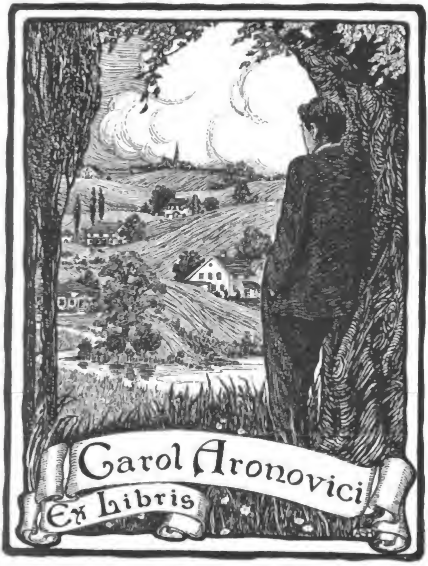
B SCHER

6 VORTRÄGE ÜBER STADT-BAUKUNST

VERLAG R. OLDENBOURG / MÜNCHEN UND BERLIN


Carol Aronovici
Ex Libris

SECHS VORTRÄGE

ÜBER

STADTBAUKUNST

VON

THEODOR FISCHER

MIT 21 ABBILDUNGEN

ZWEITE UNVERÄNDERTE AUFLAGE

MÜNCHEN UND BERLIN 1922
DRUCK UND VERLAG VON R. OLDENBOURG

Vorwort.

Die Aufsätze sind für die Hochschulkurse der VI. Armee im Winter 1917/18 niedergeschrieben worden. Sie sollten im Februar 1918 in Tournay, von vielen Lichtbildern begleitet, vorgetragen werden. Kurz vor meiner Abreise wurden die Kurse aus militärischen Gründen abgesagt.

Zu Beginn des Zwischensemesters 1919 las ich die Aufsätze meinen Schülern vor und vernahm von vielen Seiten den Wunsch, sie veröffentlicht zu sehen. Ich übergebe sie meinen Schülern und Freunden unverändert mit der Bitte, Zweck und Zeit ihrer Abfassung in allem berücksichtigen zu wollen.

München, im September 1919.

Theodor Fischer.



Erster Vortrag.

Über Stadtbaukunst reden heißt für mich nicht etwa, ästhetische Gesetze des Städtebaues aufstellen. Nichts liegt mir ferner, als in den Ton derer einzustimmen, die da zu sagen pflegen: die Kunst soll, die Kunst muß. Die Kunst soll und muß nichts, außer was sie aus sich heraus tut und tun muß, was sie im Zwang der Entwicklung schafft, unabhängig vom Willen des einzelnen, ja auch vom Willen vieler. Ob diese Entwicklung freilich Gesetzen folgt, dem nachzuspüren, verlohnt sich; und erkennen wir solche, so wird auch der Ausführende sich ihrer vernünftigerweise erinnern, wenn er nicht Gefahr laufen will, große Umwege zu machen oder in Sackgassen sich zu verlieren.

Praktische Ästhetik wollen wir also nicht abweisen, solche, die mit breiter Basis auf der Erfahrung steht; solche und keine andere wollen Sie hier erwarten. Aber auch diese werde ich mich hüten für sich darzustellen, weil ich des philosophischen Rüstzeuges ermangele; sondern sie soll anfallen jeweils als Blüte und Letztes der Betrachtungen über die Grundlagen des Städtebaues.

Ich weiß, daß ich als Lehrer nicht Kunst lehren kann, sondern nur das Handwerk. Gleichwohl gebe ich diesen Betrachtungen den Namen Stadtbaukunst; ich betone aber nicht die erste und die dritte Silbe, sondern die zweite, d. h. ich sage, daß das Fach, das so viele Köpfe, Zungen und Federn jetzt beschäftigt, nicht eine besondere Kunst für sich ist, sondern nur ein Teil der Baukunst. Ich spreche also nicht von der Art, wie der Stadtbau besonders künstlich oder kunstvoll zu gestalten ist, sondern davon, wie die Baukunst begründet ist, die sich nicht mit dem Einzelhaus be-

faßt, sondern mit einem Haufen von Bauten, mit der Ortschaft, der Stadt. Wenn ich das in dem angedeuteten Sinne tue, daß ich Form und Gestalt aus dem breiten Grund der realen Voraussetzungen entwickle, so werde ich mich leicht aller dogmatischen Enge enthalten können. Ich werde Sie also weder davon zu überzeugen suchen, daß die freie, malerische Form der Stadt das Richtige sei, noch Ihren Glauben an die alleinseligmachende Wirkung der Regelmäßigkeit zu stärken mich bemühen. Wohl aber will ich versuchen, Ihnen zu zeigen, daß beide Formen, um diese Extreme zunächst einmal festzuhalten, gut und schön sein können, wenn sie aus der Entwicklung notwendig entstanden sind, und daß beide schlecht und leer sein können, wenn sie nicht den festesten Grund in den wirtschaftlichen, technischen und landschaftlichen Gegebenheiten haben. Damit ist mein wichtigster Glaubenssatz in dieser Materie ausgesprochen. Es ist das nun freilich die Anschauung eines Realisten, und die entgegengesetzte, die idealistische, soll deshalb nicht mißachtet werden. Eingeräumt nämlich muß werden, daß aus den Gegebenheiten allein wohl eine technische Vollendung sich ableiten läßt, noch lange nicht aber eine künstlerische Vortrefflichkeit. Aber ich sagte schon: Kunst kann nicht durch Lehre erzeugt werden; die Anlage muß da sein — im Individuum und in der Zeit.

Bleiben wir also dabei, realistisch uns über die Gegebenheiten auszubreiten! Da muß nun allerdings gleich eine große Einschränkung gemacht werden; denn es geht weit über die Kräfte eines einzelnen und über die meinen im besonderen, das fast unübersehbare Feld des Städtebaues gleichmäßig zu bearbeiten. Was tritt uns da alles entgegen, wenn wir die wirtschaftlichen und technischen Grundlagen des Faches ins Auge fassen! Das ganze verwickelte Kapitel der Bodenpolitik mit den Stacheldrähten des Bürgerlichen Gesetzbuches und den Wolfsgruben des Hypothekenwesens; dann die stahlharten Mauern der Bau-

polizei und die Laufgräben des Instanzenganges. Weiter die Hemmungen und fiskalischen Unmöglichkeiten der Verkehrspolitik und die Überraschungen der Bevölkerungsbewegung. Der Volkswirtschaftler, der Statistiker, der Bank- und Versicherungsfachmann, der Verwaltungs-, Baupolizei- und Verkehrsbeamte, sie alle wollen und müssen mitreden, bevor noch der Techniker zum Wort kommt. Dann aber weitet sich breit genug dessen eigenes Gebiet, viel zu groß wieder für einen Fachmann. Die Arbeitsteilung geht weiter: zunächst stellt der Hygieniker grundlegende Bedingungen, deren Erfüllung zumeist in die Hände der Tiefbauingenieure gelegt ist; sie haben die Ortschaften mit Wasser zu versorgen und Schmutzwässer abzuleiten. Der Ingenieur schafft der Stadt auch Licht und Kraft, der Ingenieur baut ihre Straßen und gibt dem rollenden Verkehr Weg und Bahn. So sollte man meinen, die Rollen seien schon alle verteilt und das Spiel könnte beginnen. Einer ist aber vergessen, auf den schließlich alles ankommt, wenn das Endergebnis, das, was dastehen wird, die Stadt, ein Ding sein soll, das der Mühe lohnt. Der Architekt baut die Häuser, um deretwillen alles andere besorgt und getan wird, die Wohnungen der Menschen. Ihm also gebührt es, mitzuraten und mitzutun, und nicht nur das, ihm gebührt im Zusammenspiel die Regie, eben weil seine Tätigkeit Absicht und Endziel des ganzen Vorgangs ist.

Ihm gebührt sie, nicht dem Ingenieur, weil dieser nur die sekundären Erfordernisse der Stadt besorgt, zu denen ich auch den Verkehr rechne, ohne deshalb dem Verkehr geringe Bedeutung zuzuweisen. Ihm und nicht dem Geometer gebührt die gestaltende Initiative, weil dessen natürliche Aufgabe eben nicht sein kann, das Wohnbedürfnis, die primäre Aufgabe des Städtebaues, zu befriedigen.

Wenn nun der Baukünstler oder, wie ich trotz des fremden Klanges lieber sage, der Architekt die Hauptrolle im Spiel und die Regie übernehmen soll, so verlange ich

zweierlei von ihm: zuerst muß er aus allen Mitwirkenden herausholen können, was nur da ist, und zu dem Zweck muß er von allen den Gaben und Möglichkeiten, die in den andern stecken, eine klare Vorstellung haben und verstehen, sie auszunützen zum Vorteil des Ganzen, dessen, was man, um im Bild zu bleiben, das Ensemble nennt. Aus dem Bild herausgetreten verlange ich also, daß der Architekt so viel vom Verwaltungswesen und vom Ingenieurfach versteht, daß er alle diese Gebiete zu ihrem vollen Recht kommen läßt. Beileibe aber versage ich ihm das Recht, daß er, um wieder in das Bild zu treten, jede Rolle selbst spielen will.

Zum anderen fordere ich vom Architekten, daß er kein Ideologe sei, das will sagen, daß er nicht einer Laune, einer Mode, einer Kunstidee zuliebe dem Ganzen Gewalt antue. Das mag hier überraschend klingen; allein die Zeit verlangt diese Abwehr, die Zeit, die nicht wie glücklichere sich dem ruhigen Strom der Entwicklung hingeben kann, sicher, von ihm zu gedeihlichen Lösungen getragen zu werden, die Zeit, die haltlos von dem einen Extrem der Aufgelöstheit zu dem der Gebundenheit hin und her schwankt, kurz die Zeit, die keinen Stil hat. Aber diese alte Klage sei abgetan! Wenn nicht alles trügt, so kann aus den Anfängen, die wir erleben, etwas Rechtes, etwas, das später einmal ein Stil heißen mag, herauswachsen.

Man versteht, ohne daß ich davon viel spreche, daß ich unter diesem heute Erlebten die schöne Form meine, die sich aus der klaren Erfüllung der vom heutigen Leben gestellten Aufgaben und aus den neuen Konstruktionen entwickelt. Nicht aber verstehe ich darunter die letzten Ausläufer des Historismus, die allerdings in allerletzter Zeit tonangebend geworden sind, aber nur ein schattenhaft vorübergleitendes Dasein haben werden, ich meine den ästhetisierend-feinen, geschmackvoll-klugen Neoklassizismus. Sein großes Verdienst wird vielleicht sein, einen Rest von geschmacklicher Überlieferung hinüberzuretten in ein

kraftvolleres und selbständigeres Zeitalter. Das gilt von der Baukunst im allgemeinen, also auch von der Stadtbaukunst; von dieser im besonderen, denn kein Teil der Architektur ist so sehr Ausdruck und Ergebnis des Wesens einer Zeit wie das Stadtgebilde.

Mit gemischten Gefühlen unterwerfen wir uns diesem Erfahrungssatz, denn was wir in diesem Sinn als Ausdruck und Ergebnis der verflossenen Jahrzehnte erkennen müssen, ist nicht erhebend, ist in vielen Fällen niederschmetternd. — Wie sehen unsere Städte aus und wie sahen sie noch vor 50 Jahren aus?! Ruhe und Sachlichkeit dort, Unruhe und Unnatur hier ist in zwei Worten das Kennzeichen.

Die Ruhe freilich in den Straßenbildern vor unserem nationalen Aufschwung war sehr häufig die der Erstarrung, des Schemas. Mit gerade gerichteten Straßen und einförmigen Häusern, langweilig und uninteressant genug breiten sich die Vorstädte aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Von dem Reichtum an schönen Wirkungen im ganzen und im einzelnen, welche die ausgehende Barockzeit oder auch noch den Klassizismus auszeichnete, ist nichts mehr zu spüren. Und doch empfinden wir eines noch wohltuend, das ist die phrasenlose Sachlichkeit, die Einfachheit und Sauberkeit der Gesinnung.

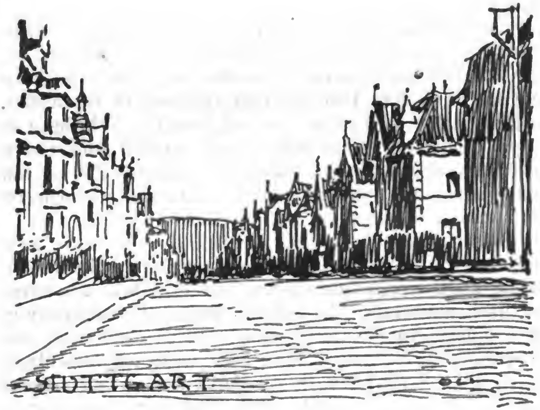
Und wenn wir weiter zurückgehend etwa die Hauptstraßen älterer Städte ansehen, so zeigt sich dieselbe Gesundheit der Grundstimmung im einzelnen, dazu aber noch ein unerschöpflicher Reichtum der räumlichen Gestaltung im großen. Hier ist Ruhe durch Unterordnung des Einzelnen unter ein Ganzes, und da das Ganze stark ist, kann auch das Einzelne noch differenziert sein. Dort ist Ruhe durch Gleichförmigkeit. Ruhe aber ist in beiden Fällen. Ruhe und Sachlichkeit. Und heute! Es ist menschlich erklärlich, ich gehe weiter, es ist eine künstlerische Notwendigkeit, daß die Gleichförmigkeit nicht standhalten kann. Das Leben ist wechselvoller Kampf und als solcher

sprengt es die Form, die nicht ein Ergebnis seiner selbst ist. Darüber also sich zu ärgern, daß jene philisterhafte schematisch-gleichförmige Ruhe Mitte vorigen Jahrhunderts brüchig geworden ist, wäre töricht. Aber unser gottverlassenes Zeitalter kann nicht auf der schönen Mitte stehenbleiben; knabenhaft und tölpelhaft stürmt es von einem Extrem ins andere.

Der Rest des vorigen Jahrhunderts brachte einen Aufschwung, gewiß, aber sehr einseitiger Art. Uns scheint, daß ein Weltgesetz sich darin ankündigt: Fortschritte in einer Richtung bringen Rückschritte anderer Art — die Summe allen Weltgedeihens und Menschenglücks ist immer dieselbe. Technische Vervollkommnung bringt seelischen Rückschritt, künstlerische Kultur wechselt mit wissenschaftlicher Bildung. Die Hypertrophie des einen ist untrennbar von der Unterernährung des andern. Die goldene Mitte ist nur selten von den Göttern den Menschen gewährt worden, sicher aber nicht der Epoche, die vielleicht mit diesem Krieg abschließt.

Die Gleichförmigkeit wandelte sich zunächst in starke Differenziertheit. Schon stilistisch tritt diese in der deutschen Renaissance und dem fortdauernden Klassizismus auf. Vielleicht liegt dem Streben, sich von seinem architektonischen Nachbarn zu unterscheiden, ein dunkles Gefühl von der Wichtigkeit des Überordnens und Unterordnens zugrunde, das, richtig verstanden, zur künstlerischen Einheit führt. Aber die rohe Form, in der es zutage trat, da jeder jeden zu übertrumpfen suchte, war jedenfalls nicht geeignet, jene zu erreichen. Und so brüllen und lärmen denn unsere Straßen förmlich, sie geben sich wie tolle Menschen, die mit Händen und Füßen um sich werfen, geschmacklos überladen, wie Emporkömmlinge mit dicken Uhrketten und goldenen Ringen.

Ach, und dieser Schmuck ist von einer ausgesuchten Roheit der Erfindung und der Ausführung. Die Säulen,


STUTTGART

die Kuppeln, die Karyatiden, die Türme und Erker, die verkröpften Gebälke, dann der Marmor und Granit, die Bronze und Vergoldung! Was soll das alles vor Kaufläden mit Würsten und Hemdenkragen? Von der straffen Einhaltung der Mauerfläche, die ehedem (sehen wir von den schlechten Blüten der deutschen Renaissance ab) allgemein selbstverständlich war, bricht nun ein wildes Relief hervor, welches das Wesen der Wand ganz zernichtet.

Ausdrücklich bitte ich nun bei diesem Vergleich nicht sosehr auf die taktvolle und traditionssichere Architektur im einen Fall und das zerrissen-rohe Ungeschick der Baukünstler im andern Fall das Hauptaugenmerk zu richten, sondern darauf, daß im ersten Fall alles Hervorbringen in ruhig vernünftiger Befriedigung der sozialen und realen Bedürfnisse sich erschöpft, während im zweiten Fall überall Unklarheiten über Ziel und Zweck, Übermaß und Unvernunft an der Tagesordnung sind.

Darauf also komme ich zurück und bekenne zum zweitenmal, daß uns nichts so sehr am Herzen liegen soll, als die klare Erkenntnis dessen, was dem Wesen unserer Zeit nach notwendig ist. Scheint Ihnen diese Auffassung des Problems zu nüchtern, realistisch, so räume ich ein, daß ein gewisser Verzicht darin liegt, wenn ich vorschlage, so gleichermaßen von vorn anzufangen, aber mir scheint kein anderer Weg möglich, eben weil wir keine stetige Tradition haben, an deren Hand wir einfach weiterschreiten dürften. Der Jungbrunnen des Realismus ist jeder Kunst von Zeit zu Zeit notwendig, wenn sie nicht erstarren soll. Die Städtebaukunst war erstarrt, und es ist verfrüht, heute schon wieder sich behaglich dem angenehmeren Zustand idealistischer Grundanschauung hinzugeben. Nur die Berührung mit dem festen Boden der Gegebenheiten kann uns Kraft verleihen, den Kampf durchzuführen. Was aber sind für den Städtebau die Gegebenheiten, die realen Voraus-

setzungen? Doch wohl zunächst das Bedürfnis des Menschen, sich unter Dach und Fach vor den Unbilden der freien Natur zu schützen, das Wohnbedürfnis.

Da aber der Mensch ein ζῷον πολιτικόν ist, ein Wesen, das nicht gern allein ist, so bildet sich aus dem Gemeinsamkeitsdrang ein Haufen von Hütten und Häusern, die nahe zusammenstehen, und die Ortschaft und weiterhin die Stadt ist da. Aber schon wenn zwei nah bauen als Nahbauer oder Nachbarn, so werden sie von einem Haus zum andern einen Weg machen und das zweite Grundbedürfnis ist gegeben, der Verkehr, der recht eigentlich erst die Seele einer Anhäufung von Wohnstätten ist, denn ohne ihn ist eben das, was die Menschen zu Nachbarn werden läßt, das Gefühl der Gemeinsamkeit, nicht denkbar.

In dieser Zweiteilung, der Wohnstätte und dem Weg, ist also gleichsam Leib und Seele wiedergegeben, und es kommt nun darauf an, ob man mit dem Verkehr als Wichtigerem oder mit dem Wohnen anfangen will. Ich wähle den ersten Weg, aber ich zögere ihn zu betreten, denn da steht noch ein Drittes, das mitgenommen sein will, etwas was außerhalb des Menschen liegt oder doch wenigstens so weit von ihm unabhängig ist, als er nicht etwa durch die Ortswahl darauf Einfluß hat, das ist die Natur, in der er wohnen und verkehren will: Feld, Wasser, Berg, Luft und Sonne.

So haben wir das, was wir brauchen, um dem Problem des Städtebaues auf den Leib zu rücken; wir wollen sehen, was muß in der Stadt vorgesehen werden für die Bedürfnisse des Verkehrs und was für das Wohnen und endlich, wie paßt sich der Mensch, der Städte baut, der Natur an?



Zweiter Vortrag.

Die drei realen Grundelemente des Städtebaues, die Wohnfrage, die Verkehrsfrage und die Anpassung an die Natur, wollten wir in der Reihe behandeln, daß wir das mittlere zuerst vornehmen.

In Erinnerung daran, daß wir als Architekten diesem Fach wohl seine große Wichtigkeit zuerkennen, uns aber des Dilettierens in reinen Ingenieurfächern enthalten wollen, sei nur das Notwendigste vorgebracht, das eben für die Planung in großen Zügen unerläßlich ist. Auch hierbei werden wir uns gern mit dem Ingenieur zusammensetzen, denn wir wissen nur genau so viel vom Straßenbau, als genügt, uns bescheiden zu machen.

Da ist nun vor allem eine Erwägung, die noch halb auf baukünstlerisches Gebiet fällt und die so einleuchtend scheint, daß man sich wundern muß, sie lange Jahrzehnte ganz vergessen zu sehen: Als Architekten wissen wir, und auch in diesen Erörterungen werden wir immer wieder darauf stoßen, daß keine Wirkung zu erreichen ist, wenn nicht unter mehreren gegebenen Größen eine herrscht, die andern dienen. *Εἷς κοίρανος ἔστω εἷς βαριλεύς* sagt der alte Homer, *οὐκ ἄ'γαθὸν πολυκοιρανία.* Einer sei Herr, nichts ist's mit der Vielherrschaft. Das ist schließlich der letzte Grund der rhythmischen, vielleicht der tiefste jeder künstlerischen Wirkung überhaupt. Was aber hat das mit dem städtischen Verkehr zu tun? Nichts natürlich mit den rollenden Wagen und den laufenden Menschen; wohl aber viel mit Form und Ausmaß der Straßen. Wir sehen, wenn wir darauf aufpassen, daß ein Hauptreiz der alten Städte darin beruht, daß die großen Hauptstraßen in Gegensatz


O
S
N
3
DINKELSBÜHL·

gestellt sind zu den schmalen Gassen. Die Straßen der Periode, aus der wir kommen, sind alle gleich breit angelegt worden; da ist von jenem Reiz keine Spur, und sei es auch nur deshalb, weil die breiten Querstraßen die Wände der Längsstraßen so zerteilen, daß keine Ruhe und Einheit aufkommen kann. Aber auch der Verkehr verhält sich diesem üblen System gegenüber durchaus nicht wohlgefällig. Man könnte meinen, daß es ihm recht sein müßte, wenn er überall ausreichend breite Wege findet; aber da ist ein Nachteil, den man sofort empfindet, wenn man im Kraftwagen durch eine solche Schachbrettstadt fährt und nun alle hundert Meter in der Angst vor einer Anrempelung bremsen muß. So paradox es klingen mag, der Verkehr wird sicherer, wenn er zusammengelegt wird; er regelt sich von selbst, wenn er dichter wird — selbstverständlich in gewissen Grenzen; er wird sicherer, wenn die Konfliktpunkte der Kreuzungen verringert werden. Also die Konzentration des Verkehrs in Hauptstraßen ist das erste Erfordernis, das zu stellen wäre, und die Vorteile sind, wie angedeutet, praktische und ästhetische. Halb zum einen, halb zum andern Teil gehört der Vorzug einer solchen Zusammenfassung, daß die Maschen zwischen den Strängen des Verkehrsnetzes nun endlich die ersehnten verkehrsarmen, ruhigen Wohnviertel hergeben. Man kann wieder daran denken, selbst in der Großstadt behagliche Straßen zu bauen, in denen zu wohnen einer Versicherung gegen Nervenanstalten gleichkommt. Weiterhin errechnet sich ein glatter Gewinn an Baugelände, wenn nur die Hauptstraßen breit — sehr breit sogar — angelegt zu werden brauchen, die andern aber je nach ihrer organischen Bedeutung schmal und immer schmäler werden. Man hat sich, noch erhitzt von der Verkehrswut der 70er und 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts, sehr schwer entschlossen, auf die wirklich notwendigen Maße für die Straßenbreiten herabzugehen. Aber die wirtschaftlichen Erwägungen

fangen an zu siegen, denn Straßen sind teuer, und so ist man etwa mit 10 bis 11 m für eine dreigeschossig bebaute Wohnstraße ganz zufrieden, wobei dann die Hälfte auf die Fahrbahn und je ein Viertel auf die Gehwege treffen mag. In Vororten und ländlichen Gassen mag man sich äußerstenfalls auch mit 6 m genügen lassen; begegnen können sich hier aber nur Fuhrwerke, wenn der Fahrdamm noch mindestens 4,5 m breit ist, so daß ein Gehweg nur noch auf einer Seite möglich ist. So geringe Breiten lassen sich natürlich nur denken, wenn Vorgärten den Abstand der Häuser vermehren.

Vorgärten! Ein Wort im Vorbeigehen zu diesem Institut! Sie werden nicht immer gut und schön angewendet. Gut sind sie, wenn sie einen vernünftigen Zweck haben, wenn z. B. beim Reihenhaus durch einen Grünstreifen von 1 oder 2 m Breite der Einblick in die Fenster des niedrigen Häuschens verhütet wird, oder wenn im Viertel der Reichen durch den Garten das Wohnhaus in achtunggebietende Entfernung gerückt wird. Gut mag der Vorgarten auch sein, wenn man für eine Straße, die sich künftig einmal zur Verkehrsstraße auswachsen kann, die aber vorläufig noch in viel geringerer Breite genügt, in Vorgärten die Möglichkeit der Erbreiterung sichert. Nicht gut und häßlich zugleich aber sind Vorgärten überall, wo sie vor Zinshäusern sich hinziehen und wo sie in dürftigen Verhältnissen dann meist durch ihre Ungepflegtheit oder in reicheren Vierteln oft durch protzige Eisenzäune und unsinnige Pfeilerdekorationen Ärger erregen.

Das alles paßt nun eigentlich wenig unter die Überschrift Verkehr, denn gerade die Verkehrslosigkeit ist das Wesentliche der hier behandelten Wohnviertel. Wir erinnern uns aber, daß wir diese ruhigen Regionen nur dadurch gewonnen haben, daß wir dem Strom des Verkehrs sein eigenes breites Bett zugewiesen haben. Diesem nun ist reichlich an Maßen zu geben, woran wir dort gespart haben,

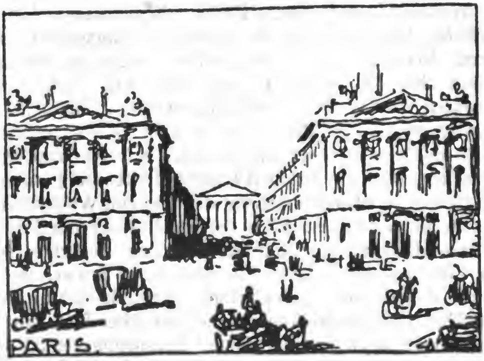
denn nicht nur für heute haben wir zu sorgen, sondern auch für die Möglichkeiten des Morgen. Wer dachte vor 50 Jahren daran, daß einmal Eisenbahnen in allen Hauptstraßen unserer Städte liegen würden, und wer dachte noch vor 20 Jahren an die Möglichkeit des Kraftwagenverkehrs. Da ist es nun merkwürdig, daß solchen unerwarteten Kraftproben ein großer Teil unserer guten alten Städte besser gewachsen ist, als die Schachbrett-Stadtviertel der mittleren Zeit; ich meine jene erstaunlich großzügigen Hauptstraßen in München, in Augsburg, in Frankfurt und vielen anderen Städten in Vergleich mit den an den gleichen Orten zu findenden Straßen aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Die Unterscheidung der Verkehrswege ist eben nicht eine neue Errungenschaft, sondern sie findet sich in fast allen auf organische Weise gewachsenen alten Städten. Wie Stämme eines viel verästelten Baumes oder die Hauptrippen des Blattes, oder noch genauer, wie die Hauptadern des tierischen Blutumlaufs, heben sich solche Straßen heraus aus der Menge der minder wichtigen. Haupt*adern* des städtischen Verkehrs nennen wir sie auch in verständlichem Tropus. Ihnen Maße zu bestimmen, ist nur möglich von Fall zu Fall; die höchsten finden wir natürlich in Großstädten, wo man äußerstenfalls mit 20 m für den Fahrdamm dann rechnet, wenn doppelgleisige Trambahn und starker Wagenverkehr erwartet wird. Für den Fußgängerweg ist nicht das Bedürfnis des Verkehrs allein bestimmend, sondern auch die Rohr- und Kanalleitungen aller Art, die praktisch hier und nicht unter dem Fahrdamm untergebracht werden. Bei einer Breite von 5 m kann diesem Bedürfnis ziemlich ausreichend entsprochen werden, so daß also $20 + 2 \times 5 = 30$ m als äußerstes Maß des Bedürfnisses für die Hauptverkehrsadern einer großen Stadt angesehen werden darf. Nach unten stuft sich das Maß ab je nach dem Rang des Straßenzuges und auch nach der Größe der Stadt, doch verlangt die doppelgleisige Trambahn unter allen

Umständen eine Fahrdammbreite von 10 m. Nach oben steigert man das Maß gelegentlich, weil man für die Halteplätze der Mietwagen, für kleinere Bauten aller Art hie und da Raum benötigt, der aus den Bahnen des Verkehrs nicht herausgeschnitten werden kann, oder auch dann, wenn man über das Bedürfnis hinaus des prächtigen Eindrucks wegen ein Übriges zu tun sich entschließen mag. Dann können Alleen, Reitwege und Anlagenstreifen auftreten, die solche Straßen in die Breite ausweiten. Die Linden in Berlin haben 58 m, die Bülow-, Tauentzien- und Kleiststraße 44 m, die Wiener Ringstraße 57 m und die Münchener Ludwigstraße 38 m.

Die Frage ist aber, ob es angeht, die eigentlichen Verkehrsstraßen so üppig auszubilden. Mir scheint es richtiger, Prachtstraßen für die Prachtentwicklung und Verkehrsstraßen für Verkehr und Geschäft zu machen, ohne daß dies pedantisch aufzufassen wäre. Wir erleben es in München, daß das Geschäftsleben mit Gewalt in die kalte Pracht der Ludwigstraße hineindrückt, eben weil diese Straße, wenn sie auch noch keinen großen Verkehr hat, so doch die wichtigste nördliche Radialstraße ist. Da gibt es denn peinliche Konflikte, die nur durch fatale Kompromisse zum Schein erledigt werden können. Die Harmonie zwischen Sein und Schein ist verloren. Das also könnte vermieden werden, wenn Prachtstraßen nicht mit Verkehrsrichtungen zusammengebracht werden. Und dazu gibt eine andere Unterscheidung der Hauptstraßen gute Gelegenheit: je nach ihrer Lage zum Stadtinneren kann man trennen zwischen Radialstraßen und Ringstraßen. Für die ersten durch das Wort selbst erklärten ist der etwas mundfüllende Berliner Ausdruck Ausfallstraße aufgekommen, für die zweiten geben die Wiener und Kölner Beispiele oft genannte, aber nur selten mit Glück nachgeahmte Vorbilder. Beide Gattungen stellen zugleich die Urformen der geradlinigen und der gekrümmten Straße dar, denn

es ist kein Zweifel, daß die Ausfallstraße, um nun einmal diesen wenig sympathischen Namen zu gebrauchen, ihrer Natur nach, da sie einem Ziel zustrebt, gerade gestreckt ist. Ihr also kommt in erster Linie die Bewältigung des stärksten Verkehrs zu; ich empfahl eben, sie nicht zu Prachtgebilden auszustatten, sondern ihr das Ansehen nützlicher Erfüllung des Bedürfnisses zu lassen. Das Geschäftsleben wächst an ihnen und durch sie aus dem Stadtinnern nsi flache Land hinaus, sie sind deshalb auch von vornherein für diesen Zweck einzurichten, d. h. ins ziemlicher Bauhöhe und geschlossenem Bausystem auszuführen. Verfehlt ist, was oft geschieht, wenn an den Landstraßen sich der reiche Bürger seine Villa baut. Nach 10 Jahren wird er da von Wirtshäusern und Mietskasernen eingeengt, und die Straße kommt so nicht aus der Unruhe und Mauserung heraus. Das gilt natürlich nur von raschwachsenden Städten. Vor ruhigen Landstädtchen mag immerhin der Privatier sein Gartenhaus vor dem Tor zum Wohnhaus umbauen, wenn er das Geschäft in der Stadt dem Sohn überläßt.

Den Radialstraßen kommt es also zu, sich zu strecken dem Ziel entgegen; damit ist aber nicht notwendig verbunden, daß sie nun kilometerlang geradlinig sich hinziehen ohne Abschluß für das Auge, womöglich über Berg und Tal. Ein Maß sei auch in der Länge. Erfahrungsgemäß sollte eine gerade übersichtliche Straßenstrecke äußerstenfalls nicht über einen Kilometer lang sein. Abzweigungen oder Gabelungen geben dann immer Anlaß, die Richtung zu ändern oder die Achse zu versetzen, ohne daß die Schlankheit der Verkehrslinie gestört wird. Künstliche Points de vue, wie Tore, einzuschalten zu dem Zweck der räumlichen Abgrenzung möchte ich für eigentliche Verkehrsstraßen nicht für gut halten, denn die Übersichtlichkeit ist besonders für schnellfahrenden Wagenverkehr erste Voraussetzung. Dagegen können Straßenzüge vorwiegend repräsentativer Art mit solchen Torbauten wohl abgeteilt werden.


PARIS

Wir stoßen hier zum erstenmal eigentlich auf ein Erfordernis der Ästhetik, auf ein Mittel, das man der Augen wegen anwendet, d. i. der richtige Schluß einer Straßenstrecke, um den Eindruck des Räumlichen herzustellen, aber mit der ganz besonderen Betonung der Bewegungsform. Nicht das Verweilen, der Aufenthalt in diesen langen Straßenzügen liegt in unserer Absicht und in der Natur des gegebenen Raumes, sondern die Bewegung in einer Richtung. Es ist also eine psychologisch sehr naheliegende Forderung, daß ich diesem Raum ein die Augen des Wandelnden beschäftigendes Ziel gebe. Und darin kann man wohl einen ersten ästhetischen Grundsatz des Städtebaues erkennen, ohne fürchten zu müssen, auf unsicheren theoretischen und hypothetischen Boden zu treten. Wie sehr es übrigens verfehlt ist, mit Dogmen, die nicht auf so realen Grundlagen aufgebaut sind, an die Baukunst heranzutreten, möge aus der Gegenüberstellung einer strengen geradlinigen Straße mit solch einem Blickziel und einer ganz demselben Grundsatz ihre Wirkung verdankenden frei gezogenen Straße ersehen werden. Es kommt tatsächlich auf rein persönliches Empfinden an, welcher Lösung man den größeren Eindruck zusprechen will. Ich möchte kein Hehl daraus machen, daß ich der zweiten Form in den für sie passenden Fällen zum mindesten volle Gleichberechtigung zuspreche, nicht etwa weil sie an sich deutscher wäre, sondern weil mir hier die Einheit der Form auf viel größerem Reichtum aufgebaut scheint. Wenn entgegnet wird, daß jene, die strenge Form, klarer sei als diese, so bestreite ich das geradezu. Klar ist eine Eigenschaft, bei der der Erkennende ebenso in Frage kommt wie das Erkannte, und wenn ich eine Polyphonie vollkommen klar aufnehme, so brauche ich das Gegenteil deshalb nicht für besser zu halten, weil es an sich eintönig ist.

Man entschuldige diese Abschweifung! Wir kehren aus dem Gebiet subjektiver Betrachtung zurück in das


LANDSHUT.

sicherere Gebiet der Objektivität und stellen der Bewegungsform der Straße kurz nur als Vergleich die Form des Platzes entgegen, der natürlich, abgesehen vom Verkehrsknotenpunkt, der fälschlich Platz genannt und fälschlich als Platz ausgebildet wird, zum Verweilen einlädt und deshalb ganz andere Anforderungen an die Sinne des Menschen stellt. Ihm ist nicht das Augenziel eigentümlich, sondern die Wand, die Geschlossenheit ringsum. Aber über diese Dinge soll später noch gesprochem werden.

Wir wenden uns nochmals zu den Verkehrsstraßen und finden da in vielen Stadtplänen neben den Radial- oder Ausfallstraßen eine andere Art von Verkehrsstraßen, vielleicht II. Rangs, aber doch noch recht wichtig. Man kann sie Ringstraßen nennen, aber das trifft das Wesen nur in den Fällen, wo sie mit den alten den Stadtkern umlaufenden Befestigungslinien zusammenfallen. Eine einfache Überlegung ergibt, daß es nicht im Wesen des städtischen Verkehrs liegen kann, sich kreisförmig um den Stadtkern zu bewegen, sondern es ist klar, daß diese Ringform nur entsteht durch Teilstrecken, die ihrerseits die Radialen, den Stadtkern tangierend, verbinden. Ich möchte sie also Tangentialstraßen nennen. Als solchen kommt ihnen ähnliche Bedeutung wie den Radialen selbst zu, aber die Geradlinigkeit, die Gestrecktheit ist nicht ihre besondere Eigentümlichkeit. Von Anfang an also haben sie einen anderen Formcharakter: sie werden sich erbreitern; sie sind besetzt von Verkehrsknotenpunkten. Das Geschäftsleben folgt ihnen nicht in dem Maß wie den Radialen. Man findet fast überall da Anhäufungen von öffentlichen Gebäuden, besonders bei alten Festungsstädten breitere Grünflächen, und wenn das Geschäftsleben eindringt, so ist es anders geartet, wie im Stadtkern oder an den Radialstraßen, der Luxus- und Kunsthandel, die großen Kaffeehäuser und Gasthöfe sind hier fast in allen Städten zu suchen.

Nicht unwichtig mag auch noch diese Erwägung sein: In den Zeiten des glorreichen Aufschwungs nach dem vorigen französischen Krieg, der uns ein beträchtliches Maß unserer anständigen Kultur gekostet hat, brachte die Verkehrswut es fertig, daß die meisten unserer schönen Städte unwiederherstellbar verdorben worden sind, indem die alten Verkehrswege durch die Stadt gewaltsam erbreitert wurden. Spießbürgerlich klein war im Grund die Gesinnung dieses Aufschwungs und spießbürgerlich war auch dieses Gewaltmittel, dessen letzter Beweggrund der Wunsch der Haus- und Geschäftsbesitzer im Stadtinnern gewesen sein mag, den aus den neuen Vorstädten zuströmenden Verkehr nicht abströmen zu lassen in die beschriebenen Tangentialstraßen. München ist eine von den wenigen Städten, wo der Prozeß einigermaßen glücklich abgelaufen ist. Allerdings hat sich der Verkehrsmittelpunkt dabei um einige hundert Meter nach Westen verschoben. Die neue Bedeutung, die durch den Automobilverkehr die Landstraßen und die Radialstraßen der Städte gewonnen haben, bringt neuerdings besonders für kleine Städte die besprochene Gefahr wieder nahe. Da möge man sich denn des Mittels der Tangentialstraßen, die ich deshalb auch Umgehungsstraßen nenne, erinnern, auch wenn der Gasthofbesitzer am alten Markt nicht einverstanden sein sollte.

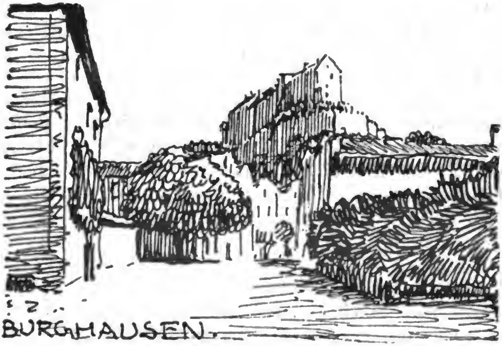
Wie verhält sich aber der Verkehr auf den Plätzen? Je stärker er ist, möchte ich in scheinbarem Widerspruch sagen, desto empfindlicher wird er; er leidet geradezu an Platzscheu, Agoraphobie. Mit dem größten Widerwillen bewegt sich der Verkehr quer über größere Pätze. Die großen Achsenplätze, die Sternplätze, sind immer Konfliktpunkte schlimmster Art für den Verkehr. Erstaunlicherweise findet man in alten Städten fast immer den Verkehr an einer Platzwand entlang geleitet, und wer wirklich praktische Stadtpläne machen will, wird diesem Vorbild nachgehen.

Mit allen solchen Bemerkungen über den städtischen Verkehr bewege ich mich in einem mittleren Kreis, aus dem ich heraustreten müßte, wenn die wirklichen Großstädte, die Weltstädte in Frage kämen. Dort ist das Verkehrswesen eine Aufgabe, die den Spezialisten angeht, und der Architekt kann etwa nur Gewaltsamkeiten und Ungeheuerlichkeiten der Form verhüten. In dieses Gebiet gehören die Schnellbahnen, die Hoch- und Unterpflaster- oder Untergrundbahnen, die besonderen Straßen für den Autoverkehr, von denen Kreuzungen nach Möglichkeit fernzuhalten sind, u. a. m.

Erschöpfend die verwickelten Fragen des städtischen Verkehrs hier zu erörtern, ist weder der geeignete Zeitpunkt, noch kann das die Aufgabe des Architekten sein. Jedenfalls aber ist, wenn man ihnen so gegenübertritt, wie es hier geschehen ist, der Vorwurf vermieden, daß die Bedeutung des Verkehrs für den Städtebau nicht gewürdigt werde. Haben wir das Thema doch an erster Stelle behandelt und ihm bisher nirgends Schranken aufzulegen versucht. Das sollte nicht als ein geringes Zugeständnis anerkannt werden, denn wir können nicht leugnen, daß mit der Erhebung des Verkehrs zu einer so maßgebenden Größe im Städtebau wesentliche Möglichkeiten nach der architektonischen Schönheit hin versinken. Ein Entgegenkommen von der Seite des Ingenieurs möchten wir uns als Lohn für diese, allerdings nicht freiwillig gebrachten Opfer wohl erhoffen. Oft könnte seitens der Eisenbahningenieure in der Berührung alter städtischer Organismen mit größerer Feinfühligkeit für das Bestehende, aber auch für die Entwicklungsmöglichkeiten verfahren werden. Selbstverständlich fehlt es nicht, oder wenigstens nicht oft am guten Willen, sondern die Entwerfer der Bahnlinie und der Bahnhofsanlage sind nur nicht gewohnt, darauf Rücksicht zu nehmen, daß eine Stadt oft ein wundervoller einheitlicher Organismus ist, der durch die Anlage des Bahnhofes an

falscher Stelle plötzlich zu einem kranken Körper gemacht wird, mit einem häßlichen künstlichen Schlund; nichts anderes stellt nämlich meistens die Bahnhofstraße dar. Kein Bahnhof sollte festgelegt werden, ohne daß ein Architekt auch die räumlichen Bezüge zur Stadt prüfte und beeinflußte.

Die Arbeitsteilung, die Folge unserer kompliziert gewordenen Lebensführung, zugleich aber auch, wie nicht bestritten werden kann, die Quelle gesteigerter Entwicklung, darf unter keinen Umständen in dem Sinn noch weiter getrieben werden, daß die einzelnen Berufskreise sich nicht mehr um einander kümmern, ja sogar mit einer gewissen kindlichen Freude gegeneinander arbeiten. Dem Architekten aber sei ins Gewissen gesprochen, daß ihm vor allem die Aufgabe zusteht, die auseinanderfallende Kultur zusammenzufassen, daß er deshalb schlecht beraten ist, wenn er, in geschmacklichem Ästhetentum sich verlierend, die Führung in technischen Gestaltungsfragen sich entwenden läßt.


BURGHAUSEN

Dritter Vortrag.

Einleitend, wenn man sich erinnern will, nannte ich den Verkehr die Seele, die Wohnung den Körper der Stadt. Wir kommen nun also aus der Beschäftigung mit dem fließenden unruhigen Element zum Körperhaften, Feststehenden. Und wenn von der Wohnung die Rede sein soll, so ist das in weitestem Sinne zu nehmen: nicht nur das Wohngehäuse, das sich die Familien herrichten, sondern auch das Lokal des Geschäfts- und Amtslebens, bis zum Hause Gottes. Das alles soll uns beschäftigen als Körper und Raum, aber nicht ohne daß wir auf die soziale Abstraktion des Wohnens wenigstens im Vorübergehen einen Blick werfen. Die Wohnungsfrage ist doch heute ein Thema, das unsere Zeitungen füllt, das die Häupter unserer Städte und Staaten mit ängstlicher Besorgnis erfüllt, und das uns rein menschlich, sofern wir nur eine Spur sozialen Empfindens unser eigen nennen, von Grund aus erregen muß.

So wie es vor dem Kriege gewesen ist, darf es nicht weiter bleiben, hört man sogar von Leuten sagen, die ehedem mit Achselzucken über alle schon längst bekannten Ungeheuerlichkeiten hinweggingen. Wie ist es nun gewesen, nein, wie ist es heute? Erschreckenden Tatsachen sehen wir ins Gesicht, wenn wir die Zahlen der Statistik betrachten, noch erschreckenderen, wenn wir uns selbst in die Armenquartiere der Großstädte verfügen. Das reiche Deutschland hat in seinen Städten einen Prozentsatz von Kleinwohnungen, d. h. von Wohnungen mit 1, 2 oder 3 Räumen, der sich durchschnittlich bis zu 66%, in einzelnen Fällen aber bis nahe an 90% erhebt. Diese Wohnungen

sind oft überfüllt. Der Vorrat ist aufgebraucht; in den Kriegsjahren sind kaum neue dazugebaut worden, der Bedarf aber ist durch die neu entstandenen Industrien an gewissen Orten ungeheuer.

Eine Familie mit Kindern jeden Alters in einem Raum oder auch in zwei Räumen untergebracht! Was das heißen soll, sich vorzustellen, ist schaudererregend, und dabei ist das noch nicht das schlimmste; denn einigermaßen kann die Wohnungsaufsicht dafür sorgen, daß Überfüllungen nicht zu häufig vorkommen. Aber wie ist es mit den Teilwohnungen, d. h. mit den 4- und 5zimmerigen Wohnungen, welche, da zunächst sich keine Mieter einstellen, an 4 und 5 Familien vermietet werden? Ein Abort, eine Küche, ein Keller- und ein Speicheranteil für alle! Oder wie ist es mit dem Schlafgängerwesen? Ein freies Bett wird innerhalb der Familienwohnung mitten unter den Kindern jeden Alters und Geschlechts weitervermietet, manchmal stundenweise an mehrere hintereinander, so daß es nicht kalt wird. Welche Bilder des Schmutzes, des Haders, der Unzucht und der Krankheit erwarten den, der den Fuß in solche Stätten setzt; in jene Wohnungen an engen Höfen, in fünfgeschossigen Kasernen mit 12 und mehr Parteien an einer Treppe, in öden geradlinigen Straßen fernab vom Lächeln der freien Natur, sonnenlos — freudlos! Wahrlich, wer den Mut hat, den Ärmsten, die in solchen Wohnungen, wenn man das so nennen darf, ihre Tage zubringen, die körperliche und sittliche Verkommenheit zum Vorwurf zu machen, der muß — sagen wir: eine starke Natur sein. Ich möchte Ihnen das Herz im Gedanken an die Heimat nicht schwer machen, aber als den künftigen Hütern unserer Volksgesundheit darf Ihnen das nicht unbekannt sein. Den Hygieniker und Sozialpolitiker geht das im besonderen an; wir als Architekten müssen bereit sein, die Möglichkeiten, die jene zeigen, mit geringstem Aufwand, praktisch und nach bescheidenen Anfor-

derungen auch schön zu verwirklichen. Im übrigen aber gilt hier unser Interesse doch zunächst der Formfrage und nicht der sozialen Frage.

Wenn ein Haus an das andere gesetzt wird, Front gegen die Straße, Rücken gegen den Hof, so entsteht die Reihe; und wenn die vier Seiten eines rechteckigen Platzes so bebaut werden, so entsteht der Baublock. Das ist gewissermaßen das körperhaft konvexe Gegenstück zum konkaven Hohlraum der Straße. Beiden Komponenten, dem Körper und dem Hohlraum, hat der Architekt gleiche Sorgfalt der Ausbildung zuzuwenden, aber es scheint einem Entwicklungsgesetz zu entsprechen, wie C. Hocheder kürzlich gezeigt hat, daß Epochen, in denen dem konvex Körperhaften mehr Gewicht beigelegt wird, abwechseln mit solchen, in denen das konkav Räumliche mehr gilt. Im ersten Fall wird der Einzelbau als solcher mit allem Detail mehr betrachtet und geschätzt, im zweiten Fall die Vereinigung vieler Bauten zu einem städtebaulichen Raumgebilde. Wir glauben uns berechtigt, wahrscheinlich weil wir gerade der letztbezeichneten, konkavfreundlichen Epoche zusteuern, diese für die höhere Entwicklung zu halten. Mißtrauisch muß uns aber machen, daß die Blüte der hellenischen Baukunst, indem sie ihre Tempel meist ohne starken rhythmischen Zusammenhang zu ihrer architektonischen Umgebung hingestellt hat, der anderen Richtung zuzuneigen scheint. Sei dem, wie es wolle, wir tun gut, das körperliche Element, das Haus, den Baublock zuerst zu betrachten.

Ordnen, was ungeordnet ist, scheint doch wohl die erste Grundlage der künstlerischen Betätigung. Die Reihung, die zum Baublock führt, ist ein solches Ordnen. Wie nun das Urelement unserer Bauten, der Backstein, ein rechteckig regelmäßiges Gebilde ist, wie das Haus sich normalerweise als ein rechtwinklig prismatischer Körper darstellt, so ist auch die naturgemäße Form des Baublocks das

Rechteck. Ein Rechteck und nicht etwa das Quadrat. Das Beispiel eines 70 m im Quadrat fassenden Blocks sei einem Rechtecksblock von 100 m zu 49 m gegenübergestellt. Die Grundfläche ist dieselbe; dagegen fällt schon der Vergleich der Frontlänge zugunsten des Rechtecks aus (280/298 m). Damit ist für die Ausnutzung schon etwas gewonnen, besonders wenn man etwa Geschäftslage und Läden annimmt (Gewinn 18 m = einer Hausbreite). Dann bei einer einfachen Randbebauung mit 13 m Tiefe erhält man für das Rechteck 3198 qm bebauter Nutzfläche, beim Quadrat 2984 qm (Unterschied 214 qm = 3 Wohnungen in einem Stockwerk). Endlich leuchtet ein, daß die Bauplatzeinteilung des Rechtecks viel einfacher ist als die des Quadrats, weil dort viele gleichmäßige Bauplätze entstehen, während beim Quadrat sehr verschieden gestaltete. Die Regelmäßigkeit des Rechtecks fasse ich nun nicht zu ängstlich. Einmal hat niemand einen Schaden davon, wenn der rechte Winkel 88 oder 92° hat, und des andern sind die Folgen für den einzelnen Bauplatz auch nicht sehr unangenehm, wenn die langen Seiten, etwa um den rechten Eckwinkel zu gewinnen, einmal etwas gebogen werden. Denn die Hauptsache bleibt der rechte Winkel an der Ecke. Ich verabscheue die für den Grundriß so bedenklichen spitzen und stumpfen Ecken, diese spitzen Winkel, die dann notwendig abgestumpft werden müssen und dem Baumeister den beliebten Vorwand des Übereckeingangs und der architektonischen Betonung der Ecke mit dem Erkertürmchen gegeben haben. Ein kurzer Rückgriff in das Verkehrsthema sei hier gestattet! Die schematische Schachbrettform des Stadtplanes, die das vorige Jahrhundert zum großen Teil beherrscht hat, war dem plötzlich einsetzenden Verkehrsfanatismus natürlich ein Stein des Anstoßes; denn dessen Herzenswunsch war, in der Stadt womöglich von jedem Punkt auf geradem Weg an jeden anderen Punkt zu gelangen. So wurden die armen

Quadrate kreuz und quer mit breiten Straßen durchschnitten, so lange, bis schließlich für die Bebauung nur noch ein paar Keilchen übrigblieben. Wohnen war ja Nebensache geworden. Der Architekt sah dem ruhig zu, er hatte viel zu viel zu tun, um alle Bauformen seit Ramses dem Großen genau zu studieren. Was kümmerte es den Geometer oder Ingenieur, wenn auf diesen Spitzkeilen von Baublöcken auch nicht ein vernünftiger Grundriß zu machen war. Spitzwinkel und Stumpfwinkel, und falls wirklich noch einmal ein rechter stehen geblieben war, alle mußten aber abgeeckt sein, minimal 2,50 m, damit der jagende Verkehr in Darmstadt oder Weimar auch so rasch wie möglich um die fatale Hausecke herumkam.

Saft und Kraft ist der Architektur genommen, wenn man ihr den rechten Winkel raubt, und wohl kein größeres Verderben kam über unsere Stadtbaukunst als dieses Massenopfer an die Diagonalachse und dieses üble Schlagwort »der Betonung der Ecke«. Nur noch die »Belebung der Fläche« kann an Niedertracht ihm die Wage halten. (Darunter verstand man das Ankleben der auf der Schule pflichtgemäß gelernten Bauformen aller Zeiten.)

Nun aber ist der Baublock ein architektonisches Gebilde, das nicht nur selbst körperhaft Wand liefert für den Hohlraum der Straße, sondern auch in sich noch eine Menge Hohlräume hat, darunter einen, dem wir als Städtebauer besondere Bedeutung zuzusprechen verpflichtet sind, das ist der Hof. Diesem Raum ist durch unsere städtische Entwicklung übel mitgespielt worden. Ursprünglich Kern- und Hauptsache, so daß nach ihm Haus und Umgebung des Königs genannt worden ist, gilt er heute in der Stadt gerade noch gut genug für Abort- und Treppenhausfenster und Küchenbalkone mit schmutziger Wäsche. Das antike Haus, wie wir vielleicht noch sehen werden, war nach außen eine glatte, fast fensterlose Mauer, innen aber reihte um den Säulenhof sich Saal an Gemach. Noch das

deutsche Patrizierhaus in Nürnberg oder Lübeck zeigt wenigstens eine Gleichberechtigung der Schauseite und des Laubenhofes. Heute aber wird an der »Fassade« der vornehme Mann geheuchelt, drinnen aber ist die unverblümte Niedertracht; verworrene, ineinandergeschachtelte Flügel und Rückgebäude, ohne daß auch nur die Spur einer Raumbildung sich zeigte. Das Betrüblichste an diesen Produkten ist, daß die Baupolizei für jede dieser Lösungen oder vielmehr Ungelöstheiten nicht nur ihren Segen erteilt, sondern in gewissem Sinne sogar Anleitung und Ursache gegeben hat. Ruhig kann man sagen, daß die ausgesuchteste Schlauheit eines Spekulanten nicht auf so unschöne Dinge gekommen wäre, wie sie hier und da nach Maßgabe mancher Bauordnungen entstanden sind. Doch dämmert auch in diese Schluchten und Löcher jetzt ein Lichtstrahl; ein solcher ist die Einführung der rückwärtigen Baulinie, ein wichtigerer aber wäre das Erwachen einer anständigeren Baugesinnung, denn viel eher von dieser als von allen Polizeivorschriften kann endgültige Besserung gebracht werden.

Neben der Form der Baublöcke mag ihre Größe kurz behandelt werden. Um diese festzustellen, bedienen wir uns zweier sich als Gegensätze gegenüberstehender Beispiele. Der einfachste Baufall ist etwa der eines Arbeiterwohnhauses ohne Garten. Ein Grünstreifen vor dem eingeschossigen Haus mit einem Meter, das Haus mit einer Bautiefe von 7 m und ein Höfchen von derselben Tiefe wird genügen. Das alles doppelt genommen, gibt 30 m Blocktiefe als Mindestmaß. Das Gegenstück wäre ein gewerblich ausgenutztes Wohnhaus mit fünf Geschossen, also etwa 18 m hoch. 13 m Bautiefe für das Vorderhaus, dann ein Hof so tief wie die halbe Summe aus der Höhe des Vorderhauses und der des viergeschossigen Hinterhauses, also 16,50 m, das Hinterhaus wieder mit 13 m und noch ein Grenzabstand gleich dessen halber Höhe, = 7,50 m.

Das alles doppelt genommen gibt 100 m als Maximaltiefe eines Blockes im Gebiet höchster Bauausnutzung.

Andere Beispiele liefert das Industrieviertel, dessen Bedürfnisse noch über die vorigen hinausgehen bis zu Maßen, welche die Großindustrie benötigt und die nach vielen Hunderten von Metern zu rechnen sind, oder auf der anderen Seite das Landhausviertel der Reichen, wofür auch Grenzen sich kaum feststellen lassen.

Zum erstenmal traten hier Unterscheidungen auf in der Bebauung: Geschäftsviertel, Industrieviertel, bürgerliches Wohnviertel, Landhausbebauung. Soll man es nun dem Zufall überlassen, wo und wie sich einer anbauen will? Soll man es darauf ankommen lassen, daß hier einer sein Erspartes in einem Landhäuschen anlegt und ein Fabrikherr seine Hallen daneben setzt und ein paar Schritte weiter ein Unternehmer einen fünfgeschossigen Miethausblock aufführt? Doch wohl nicht, denn das Gesicht einer solchen Stadt wäre, wie jedermann sich vorstellen mag, recht abscheulich und das Ganze außerdem recht unpraktisch und ungesund obendrein. Wildwachsende Städte, die diese Merkmale zeigen, haben wir übrigens genug. Wir nennen sie gewöhnlich amerikanisch, und unter diesem Namen versteht man im allgemeinen nichts Gutes.

Ein planmäßiger Unterschied der Bebauung ist deshalb heute allgemein eingeführt, und zwar im allgemeinen in dem Sinn, daß die Baudichtigkeit nach außen abnimmt. Solche Zonen sind nun aber nicht wörtlich als konzentrische Gürtel zu nehmen, vielmehr paßt sich eine gesunde Staffelbauordnung, wie wir die Münchner Verordnung genannt haben, der natürlichen Entwicklung in sehr unregelmäßigen Formen an. An jenen radialen Hauptverkehrsstraßen, von denen gesprochen worden ist, entwickelt sich das Geschäftsleben am ehesten; die dichtere Bebauung wird also strahlenförmig etwa in der Form von Kristallen an diesen Radialen hinausschießen. Auch an den Um-

gehungs- oder Ringstraßen kann sich die lichte Bebauung kaum halten. Die großen Maschen zwischen diesen Hauptfäden aber geben Raum für die lichte Bebauung genug. Dort ist der Platz für die große Menge der bürgerlichen Wohnungen mit einer dem Massenmiethaus möglichst unähnlichen Haltung. Über 3 Vollgeschosse sollte hier nie hinausgegangen werden. Für die Industrie gilt es, mit besonderer Sorgfalt den Platz auszusuchen. Nähe der Bahn ist Voraussetzung, Abwasserbeseitigung und Wasserfrachtmöglichkeit ist wünschenswert. Demgegenüber aber steht die Notwendigkeit dafür zu sorgen, daß Rauch, Staub und Lärm umliegende Wohngebiete nicht entwerte. Also ist in unserem mitteleuropäischen Klima die Lage im Westen der Stadt von Übel, denn sonst würde der herrschende Wind Rauch und Staub über die Stadt ausbreiten. Genaue Beobachtungen der örtlichen Winde werden notwendig sein. In der Regel ist der Norden oder Südosten am günstigsten. Vielleicht gelingt es auch, die Industrie durch einen Waldstreifen oder eine Wasserfläche von den Wohnvierteln abzutrennen. Man ist zweifelhaft, ob die Vorsorge für Arbeiterwohnungen in der Nähe der Arbeitsstätten notwendig sei im Hinblick darauf, daß die Arbeiter oft nicht gern in der Nähe der Fabrik wohnen. Dann muß natürlich für ausreichende Verkehrsmittel gesorgt werden. Immer ist es schlimm, wenn die Bahnanlagen so stehen, daß sie die Industrie in die falsche Lage zur Stadt locken. Das eben war's, wofür ich größere Rücksichtnahme bei der Planlegung der Bahnen und Bahnhöfe für wünschenswert erklärte.

Ganz andere Forderungen sind zu stellen für die Lage der Landhäuser der Reichen. Hier ist in erster Linie wohl immer irgendeine landschaftliche Schönheit, ein Abhang mit Aussicht, ein Flußufer, ein Parkrand, zum mindesten aber frische Luft zu verlangen. Also sind diese Viertel in der Regel die Antipoden der Industrie — man findet

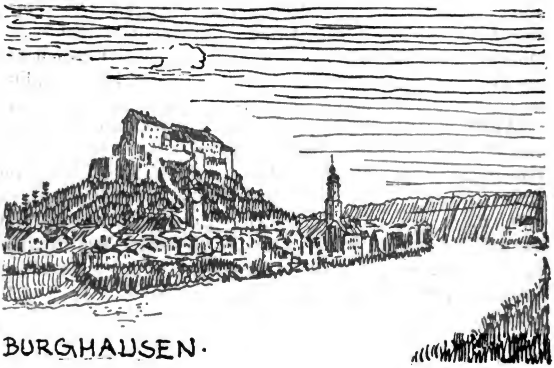
sie im Westen. Der Zug nach dem Westen ist fast allen Großstädten gemeinsam.

So verteilt und trennt, verbindet und schützt ein kluger Stadtplanentwerfer zugleich mit dem Entwurf der Straßenfluchten die verschiedenen Bauklassen und läßt sich nicht darin irremachen, wenn auch anzunehmen ist, daß manches anders sich entwickelt, als er mutmaßte Daraus aber, daß diese Möglichkeit immer vor Augen steht, nimmt er die Belehrung, daß er nicht Pläne für die Ewigkeit macht, sondern für die nächste Zeit. Ein Stadtplan, der 10 Jahre alt ist, muß nachgeprüft werden.

Auf eine andere Unterscheidung von Bauklassen, die lange Zeit die einzige war, lege ich keinen Wert. Der Gegensatz zwischen offenem und geschlossenem Bausystem ist ein reiner Aktenbegriff, der niemals aus dem Bedürfnis geschöpft worden ist. Selbstverständlich wird der Bauer im Dorf oder der reiche Mann in seinem Park oder auch der Siedler in der Gartenstadt sein Haus für sich allein hinstellen. Aber in der Stadt ist das Natürliche das Zusammenhausen. Alle die sonderbaren Vorschriften für Pavillons und Zwischenräume sind entstanden ohne Rücksicht auf Raum- und Formvorstellung; sie sollten der Geschichte angehören. Im übrigen aber möge innerhalb gewisser Grenzen jeder bauen, wie es sein Bedürfnis erheischt mit der einzigen Auflage, daß er weder den Nachbarn noch den öffentlichen Geschmack beleidige. Zu dem Zweck müßte vor allem die häßliche über das Dach geführte Feuermauer vermieden werden, die mit manchen anderen unerfreulichen Dingen durch die Baupolizei herangezüchtet worden ist.

Wie unvorteilhaft die offene Pavillonbauweise ist, möge aus dem Beispiel erhellen: Ein Haus im offenen System hat 2300 cbm umbauten Raumes in 4 Vollgeschossen je mit einer fünfzimmerigen Wohnung; es hat einen Vorgarten, der nur Kosten, nie aber Freude bereitet,

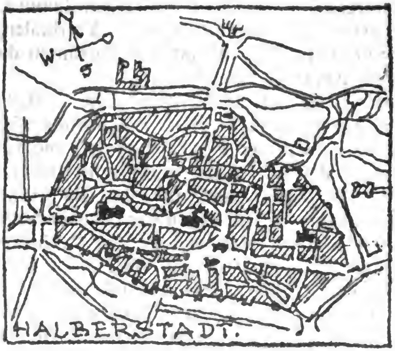
es hat einen Wich von 5 m, der zugig und als Einfahrt gebraucht gerade noch zum Teppichklopfen gut ist; es hat ferner einen Hinterhof von 6½ m gleich der halben Haushöhe, wo vielleicht ein paar Sträucher gedeihen. Demgegenüber setze ich ein Haus, erbaut auf einem Grundstück von derselben Fläche = 450 qm. Den Vorgarten und den Wich gebe ich auf; und wenn ich dieselbe Kubikmeterzahl verbaue, so kann ich mit 3 Vollgeschossen je mit 2 vierzimmerigen Wohnungen auskommen. Mir bleibt aber noch ein Gärtchen von 25 qm für jede Wohnung und ein brauchbarer Hof und außerdem gewinne ich ein behagliches Wohnhaus gegen ein kaltes Zwischending zwischen Miethaus und Villa. In vielen Städten, besonders in Württemberg, ist das offene Bausystem zu einer unumstößlichen Gewohnheit geworden. Man baut lange Reihen von Miethäusern mit einem Zwischenraum von 3 m zwischen jedem und seinem Nachbarn. Wie das aussieht, mag man sich vorstellen. Unbegreiflich, daß ein Stamm, der uns die besten Lyriker, die besten Rhythmiker gegeben hat, mit solcher Starrheit an diesem holperigen Versmaß seiner Straßen festhält!


BURGHAUSEN.

Vierter Vortrag.

Wir haben nun die Gebiete des bürgerlichen und des vornehmen Wohnhauses, die Viertel des Gewerbes und der Industrie verteilt. Wo bleiben die öffentlichen Gebäude, da wir doch auch diese dem allgemeinen Titel der Wohnungen unterordnen wollten?

Das stolze Regiment, das in der antiken und mittelalterlichen Stadt die Burgen und die Gotteshäuser über das kleinere Wohnhaus gebietend ausübten, scheint leider in der modernen Stadt unmöglich zu sein. Neben den riesigen Geschäftshäusern der amerikanischen Städte spielt die Kirche eine mehr als bescheidene Rolle; der Knopf ihres Turmes guckt, wenn es gut geht, noch in die Fenster des letzten Stockwerks des Wolkenkratzers. Ganz so liegt der Fall bei unseren Städten ja nicht, aber die starke Unterscheidung von öffentlichen und heiligen Bauten einerseits und privaten Häusern anderseits, in der ein Wesentliches der künstlerischen Wirkung lag, wird vielleicht erst wieder möglich, wenn das Streben nach dem Flachbau, der eine Hauptforderung vieler idealistisch gerichteter Sozialpolitiker bildet, sich durchsetzt. Vorläufig muß man die Mittel, die für die öffentlichen Bauten zur Verfügung stehen, mit der sorgfältigsten Überlegung anwenden, wenn etwas erreicht werden soll. Da steht zunächst die Zusammenfassung dieser Bauten zu größeren Komplexen zu Gebote. Amtsgebäude zum Beispiel können, wenn sie nach einheitlichem Plan so vereinigt werden, sehr wohl ungefähr in einem Stadtteil die Wirkung tun, die ehemals ein Fürstenschloß hervorbrachte. Die Schulen haben verschiedene gemeinsame Bedürfnisse, Turnsäle, Bäder


N
W
O
S
HALBERSTADT.

Stadt vieler Kirchen von oben betrachtet, kann sich dem Eindruck dieser konsequenten Gleichrichtung nicht entziehen: etwas unüberwindlich Starkes drückt sich aus. Das alte und untrügliche Kunstmittel der Wiederholung ist's, was uns packt, zugleich aber das andere, nicht minder wichtige des Kontrasts, da alle diese gleich liegenden Kirchenschiffe das einzig Ruhende im unruhigen Gewirre des Dächermeeres darstellen. Wer es versucht, mit dieser selbst angelegten Fessel an den Entwurf von Kirchenplätzen zu gehen, wird erstaunt sein, wie sie ihn führt zu denselben glücklichen Zielen, die uns die alten stillen und nebenbei so zweckmäßigen Kirchenplätze schön und gut erscheinen lassen.

Von schönen und guten Plätzen noch ein Wort! Dem Verkehr haben wir gegeben, was ihm zukommt; aber es scheint nicht notwendig, daß man ihm große Opfer an künstlerischem Aufwand bringt; ich meine, Verkehrsplätze sind Durchgangsräume; breit und geräumig, so viel es nötig ist, aber für das Behagen des Verweilens und des Betrachtens ist dort keine Stelle. So müßte es sein, sollte man meinen. In Wirklichkeit aber hat ein nicht sehr glücklicher Zeitgeist eben dort auch die größte Pracht verschwendet. Man empfindet nun außer der Unbehaglichkeit des drängenden und stoßenden Verkehrs noch peinlich die Unmöglichkeit, in Ruhe das zu betrachten, was doch nur zur Betrachtung dahingestellt ist. Ähnlich hat die in gleichem Maße äußerlich wie virtuos gewordene Kunst der Barocke auf die Verkehrsräume im Haus, das Vestibül und das Treppenhaus immer mehr Pracht verwendet. Der Renaissance waren diese Bauteile immer nur Vorbereitung zu den Haupträumen, das Mittelalter gar hielt sich von solcher Umdrehung der Zweckbetonung naiv und ehrlich ganz fern. Das würde mir auch in der Stadt als das Ideal gelten, wenn die Verkehrsplätze nur sachlich, und wenn die Architekturplätze ohne großen Durchgangsverkehr wären.

Das gilt für Großstädte. Der Marktplatz einer mittleren Stadt freilich vereinigt beides, aber doch mit der Einschränkung, daß der Verkehr, wie erwähnt, ihn nicht überqueren, sondern ihn nur berühren sollte. Die nicht vom Durchgangsverkehr berührten Flächen des Marktplatzes dienen dem kreisenden Marktgeschäft in der Regel nur stundenweise und ohne Verhinderung dessen, daß zu besonderen Zeiten der Platz Festraum der Bürgerschaft ist. So ist's in bescheidenen Verhältnissen. Wächst die Stadt, so wird jede Verwendungsart ihren besonderen Platz beanspruchen: der Verkehr den Verkehrsplatz, das Marktgeschäft den Lebensmittelmarkt oder die Halle, und das Fest verlangt den repräsentativen Architekturplatz. Dieser Name ist eingebürgert, aber er ist unerfreulich, denn im eigentlichen Sinn ist nicht der Platz der Architektur wegen da, sondern diese hat den Platz zu schmücken, und der Platz ist des öffentlichen Lebens wegen da. Freilich gilt dies nur noch in südlichen Ländern, so wie es früher auch bei uns gegolten hat. Immer mehr verkroch sich das festliche und politische Leben vom freien Platz in das Innere der Gebäude, so daß es einen nicht wundernehmen darf, wenn auf den öffentlichen Plätzen Gras wächst — im übertragenen Sinn natürlich, denn wörtlich genommen wäre, was ich sagte, eine ganz unberechtigte Kränkung des untadeligen Ordnungssinnes unserer Stadtverwaltungen. Aber tatsächlich ist ein innerer Zusammenhang zwischen der immer offenbarer werdenden Zwecklosigkeit der Plätze und dem Umstand vorhanden, daß kein Quadratmeter vom Verkehr freigelassenen Platzes sich zeigen darf, ohne daß der Gärtner die Hand darauf legt.

Mit ihm und seinem Werk in der Stadt müssen wir uns nun mit wenigen Worten abgeben, immer in dem Bewußtsein, daß wir als Architekten nicht Gärtnerei treiben, sondern nur so viel Einfluß beanspruchen wollen,

als zur Festlegung der Gesamterscheinung der Stadt, also der architektonischen Form im großen gehört.

Unser Standpunkt läßt sich in einem schroffen Ausdruck so etwa fassen: Gartenkunst und Stadtbaukunst haben zunächst und wesentlich nichts miteinander zu tun. Die mittelalterliche Stadt kennt kaum irgendeine Gartenentwicklung und die Renaissancestadt im eigentlichen auch nicht. Daß Gärten in der Stadt sich fanden mit den Häusern verbunden, mehr oder weniger der Öffentlichkeit entzogen, ist natürlich nicht zu leugnen. Aber für die künstlerische Erscheinung des Stadtinnern waren sie nicht da. Daraus entnehme ich, daß städtebaukünstlerische Wirkungen ganz ohne Gartenkunst denkbar sind; daraus entnehme ich auch, wenn ich nicht mit jedem Schritt durch unsere Städte davon schon überzeugt würde, daß wir der Gärtnerei zu viel Raum gewähren, und daß unsere Kunst, als eine rein architektonische offensichtlich aus dieser Vermischung Schaden nimmt. Ich sah dabei zunächst ab von Stilfragen. Es ist aber nicht gleichgültig, ob malerisch oder streng gepflanzt wird, ob die Gartenkunst, sich in einen offensichtlichen Gegensatz zur Architektur versetzend, mit freigeschwungenen Wegen, Rasenflächen in Herz- oder Weckenform und malerisch bewegten Baumgruppen arbeitet, oder ob sie die regelmäßigen Linien der Architektur aufnimmt und ausklingen läßt. Darin nun ist ein entschiedener Fortschritt zu verzeichnen, der dem Eingreifen der Architekten zu verdanken ist. Aber gleichwohl bleibt das Zuviel bestehen. Nicht mehr allerdings liegt das an den führenden Gartenkünstlern, die ein ausgezeichnetes Gefühl für die architektonischen Grundforderungen gewonnen haben, es ist vielmehr nur noch ein schwerfälliger Rückstand der verflossenen Epoche, dessen *vis inertiae* gärtnerische Laien und Praktiker nicht losläßt. Insonderheit war und ist es noch die Kleinlichkeit und Maßstablosigkeit, mit der die unpassendsten Stadtplätze

durch Landschaftsgärtnerei, wie man zutreffend zu sagen pflegt, verunstaltet werden. Überall, wo nur ein paar Quadratmeter zwischen den Verkehrswegen, oder um öffentliche Gebäude, oder hinter Denkmälern dalagen, mußte ein kleiner Park entstehen mit Baumgruppen, Gebüschen, Rasenflächen, wenn es irgend anging mit geschwungenen Wegen, die jedermann vermeidet, eben weil sie zu törichten Umwegen zwingen.

Aber wenn damit der Gärtnerei in einem Sinne eine Absage gegeben ist, um so willkommener sei die Gartenkunst da wo sie hingehört, da wo ihr vom Stadtplanentwerfer der Raum vorbereitet ist, im öffentlichen Garten — ich sage absichtlich nicht im Park; denn dieser in seiner überkommenen Form ist ein Überbleibsel aus einer Zeit, die nicht mehr wiederkehrt. Die großen fürstlichen Schloßparks sind freilich mit der Zeit dem Publikum geöffnet worden, aber die guten Bürger durften und konnten nicht darin heimisch werden. Dies und jenes war verboten, und was konnte man darin wohl anderes tun als spazierengehen — und immer wieder spazierengehen, ein wenig Gondelfahren allenfalls. Das war auf die Dauer langweilig und das Volk, insonderheit das junge, gewöhnte sich aufs Land, auf den Fluß oder See, auf die Berge auszufliegen. Die stolzen Parks wurden leer — nur ein paar alte Leute sonnen sich und Kinder — nein! Kinderwagen sind verboten. Ist das überall so? In England — nicht alles ist schlecht, was von dort kommt — sind die Parks nicht Sonntagsnachmittagspromenaden für die gute Gesellschaft, sie sind Volksgärten geworden, weil das Volk sie für seine praktischen Bedürfnisse gerade für passend genug hielt. Volksversammlungen politischer und religiöser Art, Sport, insonderheit der Rudersport auf dem geschlängelten Fluß fanden da ihre Stätte, Herden weiden auf den großen Wiesen und an diesen Wiesen stehen keine Verbottafeln. So blieben dort die mächtigen Gärten lebendig und bei uns

führen sie ein greisenhaftes, aber sehr würdiges Dämmerdasein. Jämmerlich aber ist es, wenn unsere Gartenkünstler, einmal vor die Aufgabe gestellt, einen Volksgarten zu schaffen, nichts anderes wußten als jene fürstlichen Parks nachzumachen: Baumgruppen, Schlängelwege, Wieschen zum Nichtbetreten, und einen Goldfischteich zum Gondelfahren. Nun auch das ist anders geworden. Aus dem wohlanständigen Promenadegarten wird der Volksgarten, in dem tüchtig Sport getrieben wird, mit Kinderspielplätzen, Planschwiesen; Blumen und Bäume am richtigen Fleck und überall das lustige Leben der großen Menge, die ihre kurze freie Zeit gesonnen ist, in ihrer Weise auszunutzen. Jetzt erst wird die Gartenkunst im Städtebau lebendig, jetzt weiß sie, wofür sie arbeitet.

Nicht also darauf kommt es im Grund an, daß der Gartenarchitekt jetzt wieder das verstaubte Lineal abgewischt und die verrostete Heckenschere geschliffen hat, sondern darauf, daß der Garten einen praktischen Sinn bekommt. Also wieder diese nüchterne Zweckgesinnung! Es ist mir leid, wenn ich feiner besaiteten Geistern damit wehe tue. Es hilft aber nichts, wenn wir vorankommen wollen, in den Dunstwolken der Abstraktion hängen zu bleiben. Wir müssen festen Boden unter die Füße kriegen.

Mit dieser Gesinnung gelingt es uns vielleicht auch der dritten Grundforderung gerecht zu werden, die wir zu Beginn aufgestellt haben. Zunächst empfahl ich die Forderungen des Verkehrs zu berücksichtigen, dann handelten wir von den Wohnbedürfnissen im weitesten Sinn und nun kommt an die Reihe die Frage, wie verhalten wir uns zu den von der Natur gegebenen örtlichen Voraussetzungen. Ich sage lieber, wie verhält sich die Natur zu unseren Wünschen und Bedürfnissen, wenn wir ihr als Stadtgründer nahen. Damit sage ich nicht ganz dasselbe, denn ich bekenne mich zu denjenigen, welche der Natur nachgehen und nachgeben, welche die Herrschaft, die der Mensch über

die Natur zu haben glaubt, höchstens darin suchen, daß sie das Naturgegebene durch die Kunst bis zur größten Wirkung steigern. Die Gegenpartei will die Macht des Menschen über die Natur schlechthin ausüben. Die künstlerische Idee wird mitgebracht, nicht aus der Natur herausgeholt, und mit gewaltigen, wohl auch gewaltsamen Mitteln durchgesetzt. Zwei sehr verschiedene Weltanschauungen sprechen sich so aus. Für meinen Teil bin ich weit davon entfernt zu sagen, die meine ist die allein richtige. Da sie aber die meine ist, bitte ich Sie, für kurze Zeit mir darin zu folgen. Aus der so umschriebenen Gesinnung wächst die Forderung, daß wir uns zunächst mit den Straßen dem, was da ist, anpassen. Im ebenen Gelände ist das nicht schwer, man kann da geradeaus gehen, bis man an ein Hindernis stößt. Aber auch dies, so naheliegend es ist, bewährt sich nicht immer in der Praxis. Wohl ist die Gerade die kürzeste Verbindung zweier Punkte, aber wirtschaftlicher kann es unter Umständen sein, einen kleinen Umweg in den Kauf zu nehmen, als etwa der ungeknickten Geraden zuliebe besonders teuere Grundstücke kaufen zu müssen. Sehr oft liegt nichts näher, als vorhandenen Wegen einfach zu folgen. Die beschriebenen Hauptradialstraßen fallen fast immer mit alten Landstraßen zusammen. Von denen abzuweichen hat wenig Sinn. Man würde nur ungeheure Schwierigkeiten der Durchführung künstlich hervorrufen. Selbstverständlich nicht jede kleine schnurrige Biegung der alten Landstraße soll nun mit der breiteren städtischen Verkehrsader mitgemacht werden, wohl aber der Hauptzug mag beibehalten werden. Wie es aber mit diesen Hauptstraßen ist, so können auch die alten Nebenwege, soweit das praktisch scheint, ausgebaut werden, und zwar soll die Verbreiterung die beiderseitigen Angrenzer zu gleichen Teilen treffen, denn in den meisten Ländern ist man darauf angewiesen, daß die Durchführung auf gütlichem Weg erfolgt. Enteignung und Umlegung

sind gefährliche Waffen, deren leichte und unbekümmerte Anwendung bequem sein mag, deren Freigabe aber schematischer Gleichmacherei oder leerer Willkür in der Form Tür und Tor öffnet.

Man muß kurz dabei verweilen. Zuerst empfanden Stadtgemeinden, deren enggebaute Häusermasse dem durchdrängenden Verkehr widerstand, das Bedürfnis nach einer gesetzlichen Möglichkeit, den Straßendurchbrüchen etwa entgegenstehenden privaten Eigensinn zu brechen. Man beantragte und erreichte Enteignungsgesetze. Um dann bei solchen Durchbrüchen rechts und links geordnete Verhältnisse schaffen zu können, war es notwendig, ungefähr auf Bauplatztiefe das Land beiderseits mitzuerwerben; zu dem Zweck wurden Zonenenteignungsgesetze erlassen. Gleichzeitig aber kam es vor, daß draußen im Stadterweiterungsgebiet die alten Besitzlagen so überzwerch zu dem projektierten Alignement, wie man das zutreffend zu bezeichnen pflegte, standen, oder besser: daß die Baulinien in ihrem Schematismus so wenig Rücksicht nahmen auf die Besitzlage, daß Umlegungen nötig waren, wenn überhaupt gebaut werden sollte. Auch hier tat nun der böse Nachbar manchmal nicht mit und die ganze Umgebung war geschädigt, nicht nur sie, sondern wohl auch die Öffentlichkeit; denn es ist wirtschaftlich notwendig, daß die Bebauung nach einer gewissen Ordnung vor sich geht, und nicht etwa stückweise an diesem oder jenem Ende des Stadterweiterungsgebietes. Die Kostspieligkeit der Straßen, der Wasserzu- und ableitung, der Beleuchtung und der Sicherheitsmaßnahmen wächst bei ungeregelter Bebauung ins Ungeheuerliche. Es liegt also nahe, daß man auch diesen Mißständen mit dem Gesetz beizukommen sucht, indem die Umlegung zwangsweise eingeleitet wird. Solche Gesetze existieren schon mancherlei, besonders in Baden sind sie in Übung. Ihre Existenz allein bewirkt sehr häufig, daß die Umlegungen jetzt freiwillig zustandekommen.

Das mag alles gut und schön sein. Wie überall ist da aber auch eine Kehrseite. Die Jahrhunderte haben unserem Boden Linien und Runzeln aller Art eingegraben, die ehrwürdig sein sollten. Was erzählt ein alter Feldweg, was erzählt der Lauf der Grundstücks- und Gemarkungsgrenzen, was berichtet der und jener Hag und Rain, was diese alte Mauer und jener alte Graben? Das alles soll gleichgemacht, nivelliert werden. Der alte Boden, der die Geschicke so vieler Geschlechter getragen und ertragen hat, soll mit einem Schlag, mit einem Federzug irgendeines Beamten neu und unberührt gemacht werden, damit der Geometer leichte Arbeit hat. (Diese leichte Arbeit des Geometers spielt, nebenbei gesagt, eine recht große Rolle im Städtebau!) Geht damit nicht mehr verloren, als irgendwie gewonnen werden kann? Von dem ererbten Recht des Eigentums und seiner Heiligkeit will ich lieber nicht reden, denn damit käme ich ins Politische und aus der Ruhe sachlicher Erwägung vielleicht heraus. Wichtiger für uns ist hier, allerdings nur dann, wenn die vorhin bekannte Lebensanschauung eine Berechtigung hat, daß alle jene in der Natur gegebenen Führungen für den Stift des Planentwerfers wegfallen, die manchmal einen Zwang — einen sehr heilsamen, sage ich — bedeuten, dem aber, der mit der Hand des Anatomen und nicht mit der des Fleischers arbeitet, immer einen neuen Ansporn zu guten und eigenartigen Lösungen geben. Nehmt sie weg, und der Willkür ist die Bahn offen, und der Willkür folgt unausbleiblich das Schema, die Manier. Wir werden in kurzem da angelangt sein, wo wir standen, tief genug standen, bis Camillo Sitte in seinem bahnbrechenden Buch im Jahre 1882 zuerst die vergessenen Probleme des Städtebaues in Erinnerung brachte.

Die Zwangsumlegungsgesetze werden jetzt überall mit Nachdruck von den Gemeindeverwaltungen verlangt. Sie werden kommen und es hat keinen Zweck, jetzt noch

ihnen entgegenzuarbeiten. Vergessen sollte man aber nie, daß sie neben Vorteilen auch schwere Nachteile bringen, und einsehen sollte man, daß das Bedürfnis nach ihnen fast ausschließlich aus der schlechten schematischen Baulinienfestsetzung entstanden ist. Damit werde ich Widerspruch erwecken, aber ich bleibe dabei stehen und getraue mich, es in 99 von 100 Fällen zu beweisen.

Zwei Vorteile der Zwangsumlegungen sind von vornherein zuzugeben, einmal können auch die schmalsten Grundstücke, wenn sie zusammengelegt werden, bebauungsfähig werden, und zweitens gibt das Verfahren die Möglichkeit, die Frei- und Grünplätze groß genug und am richtigen Platz aus der Masse des zusammengelegten Grundes herauszunehmen. 5% der Gesamtfläche rechnet man bescheiden genug für diese Erholungsplätze, und wenn diese Fläche ohne Umlegung durch Beiträge aus allen Einzelgrundstücken gewonnen werden soll, so leuchtet ein, daß ein kleinlich zerstückeltes Unwesen herauskommt, das zu gar nichts nütze ist. Wenn die Gemeinden aber im großen an das Problem gingen, so ließe sich wohl ein Ausweg finden, der viel eher noch als die räumlich meist beschränkten Umlegungen uns mächtige und vor allem auch richtig gelegene Grünplätze verschaffen müßte. Ich erinnere an das Vorbild des Pflasterstatuts, das in manchen Städten, so auch in München, in Übung ist. Danach kann die Stadtgemeinde in Fällen, in denen die Straßenherstellung aus öffentlichem Interesse eher nötig wird, als die beitragspflichtigen Angrenzer zu bauen gedenken, selbst die Straße herstellen und vorschußweise bezahlen. Die Rückerstattung ist ihr gesichert dadurch, daß sie die Genehmigung für Neubauten so lange versagen kann, als nicht für die betreffende Straßenstrecke die Auslage bezahlt ist.

So könnte auch die Stadtgemeinde große zusammenhängende, für Gartenzwecke geeignete Flächen entweder durch einfachen Kauf oder mit einem Enteignungsrecht

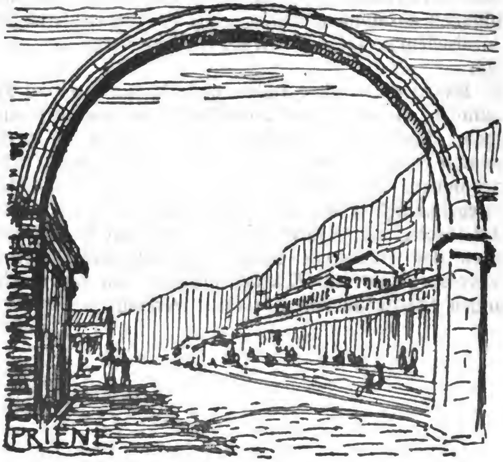
für diesen Zweck ausgestattet, zwangsweise erwerben, vorläufig auf ihre Kosten. Diese wären, zum größeren Teil wenigstens, dann auf die im weiten Kreis umliegenden Anwesensbesitzer zu verteilen, im Baufalle hypothekarisch als Darlehen zu sichern oder einzuziehen; und zwar könnte die Verteilung nach Zonen geschehen, mit nach außen abnehmender Beitragshöhe, weil die näher am Garten liegenden Grundstücke durch ihn natürlich mehr gewinnen als die ferneren. So wäre Arbeit im großen möglich statt der quälenden und unfruchtbaren Arbeit im kleinen, die jetzt geleistet wird.

Diese Abschweifung in ein aktuell wichtiges Verwaltungsgebiet möge entschuldigt werden. Sie liegt nicht ganz so weit ab vom Thema, denn die Durchführbarkeit eines Planes ist nicht seine letzte Tugend. Der Plan selbst aber ist noch nicht fertig mit der feinfühligen Anpassung an alte Wege und an Besitzgrenzen; der Wegeführung stehen oft Hindernisse entgegen, die nicht genommen werden können, sondern die umgangen sein wollen; das sind die Bodenerhebungen und Senkungen. Da ist's dann meist aus mit der Geradeführung und es kommt in Frage, was kann Mensch, Tier oder Maschine bergauf und bergab noch leisten. Die Gewohnheit tut viel, wenigstens bei Mensch und Vieh. Im Bergland wird eine Straße von 4% Gefälle noch als ganz gute Verkehrsstraße gelten, in der Ebene aber beschwert sich der Fuhrmann schon bei 3%. Nebenstraßen mögen auf 7%, kurze verkehrsarme Gassen bis auf 9 und mehr Prozent steigen. Trambahnen lassen zur Not sich in 7 proz. Straßen bauen. Als Kuriosität nennt man Remscheid, wo eine Reibungsstraßenbahn mit 10,5% ausgeführt ist. Solchen Höchstmaßen stehen auch Mindestmaße entgegen, denn horizontal soll keine Straße gelegt werden. Unter 5‰ ist eine Straße schwer zu entwässern.

Flach oder steil, teuer ist eine Straße immer zu bauen und es ist ein Verstoß gegen die gemeindliche Ökonomie,

wenn man sie nicht so legt, daß jede unnötige Erdbewegung vermieden wird, d. h. soviel: man soll sich so eng wie möglich an das Gelände anpassen. Dann ist auch erreicht, daß die Bebauung wirtschaftlich erfolgen kann, daß nicht z. B. ebensoviel Mauerwerk als Fundament in aufgeschüttetem Boden steckt, als in der Luft steht. Man könnte Millionen zusammenrechnen, die unter der Herrschaft des Linealschemas auf diese Weise töricht verpulvert worden sind.

Bauen wir so die Straßen, dann kommen wir zu Stadtbaulinien, die denen der alten Städte merkwürdig ähnlich sehen. Leute, die gewohnt sind, obenhin zu urteilen, meinten deshalb, man wolle die mittelalterlichen Vorbilder nachahmen. So töricht das ist, eins ist sicher, willkürliche Unregelmäßigkeit ist noch viel schlimmer als willkürliche oder ideologische Regelmäßigkeit, und mit Nachdruck sei denen das Handwerk gelegt, die mit Schlängelstraßen, Eckvorsprüngen und Eckrücksprüngen den realistisch gesunden Städtebau zur Karikatur verkehrt haben.


PRIENE

Fünfter Vortrag.

Mit einer Absage an die falsche Romantik des Städtebaues ist der letzte Abschnitt geschlossen worden; wir wollen aber dabei nicht stehen bleiben, daß nur negativ das Fehlerhafte getadelt wird. Suchen wir tiefer zu schürfen nach Grund und Berechtigung des unterschiedlichen Stils im Städtebau, so liegen die Zeugnisse der Vergangenheit in den Stadtplänen vor Augen. Das ist unser Archiv, in dem wir zu forschen haben. Das Ergebnis dieses Betrachtens ist, um es vorwegzunehmen, klar und unzweifelhaft das, daß der soziale und kulturelle Stand jeweils die Form der Stadt hervorbringt mit unausweichlicher Notwendigkeit.

Die regelmäßige Anlage hat man sich gewöhnt mit der Bezeichnung »gegründete Stadt«, das Gegenteil mit dem Namen »gewordene oder gewachsene Stadt« zu charakterisieren. Nicht als ob nun eine Stadt ausschließlich einer Gattung oder der anderen angehören müßte, sondern vielmehr kann eine ursprünglich dem Typus der gewachsenen angehörende Stadt in ihrer Erweiterung sehr wohl die strengeren Formen der gegründeten zeigen, und umgekehrt können um den geradlinigen Kern einer Festung z. B. die Vorstädte sich vollkommen nach der freien Art der gewachsenen Stadt entwickeln. Das ist nicht Zufall oder Laune, sondern nichts anderes als der Niederschlag der Gesamtverfassung des stadtbauenden Volkes.

Der Kern der Stadtanlage ist in den meisten Fällen der feste Sitz der Dynasten; um ihn siedeln sich schalenförmig die Häuserreihen der schutzsuchenden Hörigen. Oder aber auch der Markt kann Mittel- und Ausgangspunkt sein,

der meist an der Kreuzung zweier großer Handelsstraßen oder bei einem Flußübergang sich entwickelt. Händler, erst periodenweise zuwandernd, lassen sich dauernd nieder, Gewerbetreibende folgen. Das Gemeinwesen wächst und gewinnt Macht, der Landadel zieht in unsicheren Zeiten zu und bildet das Patriziat. Die Stadt umgibt sich mit Mauern und der Typus der gewachsenen Stadt ist fertig. Beide Grundformen sind wohl auch verschmolzen, so daß Dynastenburg und Markt zusammen den Kern bilden. Man denkt nach dieser Schilderung zunächst wohl an das Mittelalter, aber die Städtebildung der Antike war, wenigstens bei den individualistisch entwickelten Völkern des Abendlandes, genau so. Ganz anders ist es, wo der freie Wille des Individuums einem Einzelwillen oder einem schon organisierten Staatswillen unterworfen ist, also in den despotisch regierten Ländern des alten Orients, der Barockzeit oder auch in imperialistisch entwickelten Staaten, den alten Hegemonien Griechenlands, im römischen Reich oder in der kolonisierenden Epoche des deutschen Mittelalters. Da werden Städte gegründet als Residenzen der Großkönige, eigentlich nur erweiterte Königspaläste, oder als Kern- und Stützpunkte der kolonisatorisch okupierten Landstriche, befestigte Lager oder Festungsstädte. Mit einer gewissen Selbstverständlichkeit ist diesen Gründungen die Regelmäßigkeit eigentümlich, denn sie entstehen nicht in langen, auch geschmacklich unterschiedenen Epochen, wie die vorhin beschriebenen Städte, sondern sie werden nach einem einheitlichen Gedanken in verhältnismäßig kurzer Zeit, also auch stilistisch einheitlich hergestellt. Die Regelmäßigkeit wird noch dadurch unterstützt, daß die Kolonisten e i n e r Klasse von Menschen anzugehören pflegen. Während in den gewachsenen Städten von vornherein die Bevölkerung äußerst differenziert nach Bedeutung, Vermögen und Macht ist, während hier also naturgemäß auch das Bild der Stadt die merkwürdigsten Verschiedenheiten aufzeigen wird, kann

man bei den gegründeten Städten eine gewisse Gleichförmigkeit mit Sicherheit erwarten.

Das ist also der Grund des verschiedenen Stils und nicht — ich wiederhole das mit Nachdruck — Geschmacksrichtungen oder die Meinung irgendeines Kunsthistorikers. Erst unserem epigonenhaften Eklektizismus war es vorbehalten, auch Städte willkürlich in historischen Stilen zu bauen, ohne Empfindung dafür, daß wir Maskerade treiben, wenn wir heute die unvergleichlichen Schöpfungen der französischen Klassiker im Städtebau oder auch, was allenfalls näher läge, wenn wir den ausgezeichneten Weinbrenner, den Schöpfer des klassizistischen Karlsruhe imitieren — oder auch, wenn wir Nürnberg im Stil des 16. Jahrhunderts weiterbauen wollen.

Als einzige Rettung in dieser babylonischen Begriffsverwirrung habe ich gelernt, die feste Fundierung jeden Baugedankens auf unseren praktischen und sozialen Bedürfnissen anzusehen. Das Künstlerische kann nicht gewollt werden, es kommt als Gnade oder es bleibt aus.

Daß der Mensch nach jeder Fasson selig werden kann, wenn es nur wirklich die seine und nicht irgendeine angeleimte ist, möchte ich durch ein Beispiel beweisen, ein Beispiel, das an sich gewiß prächtig und reizvoll genug, doch in keiner Weise für uns ein praktisches Vorbild sein kann. Allerdings der Qualität nach ein ästhetisches, und wenn man meinem eben entwickelten Grundsatz ein gewisses Ethos zuerkennen will, auch vielleicht ein ethisches Vorbild mag diese alexandrinische Stadt Priene immerhin geben.

An der Westküste von Kleinasien, da wo der Bogen der Sporadeninseln, dem Festland vorgelagert, dem eingeschlossenen Meer fast den Charakter eines großen Binnenwassers gibt, hatte sich der Stamm der Ionier, Nahverwandter der Athener, schon früh im griechischen Mittelalter niedergelassen und in einer glänzenden Kette von


SAMOS
MYKALE
PRIENE
SOKI
MÄANDER
MYUS
HERAKL
MILET
PYRRHA
TRAGIA
DIDYMOI

Städten eine Stufe der Kultur erklommen, die der des Stammlandes in keiner Weise nachstand. Wo jetzt auf der Landkarte die weiße Fläche der Mäanderebene sich breitet, flutete in klassischer Zeit noch das Meer. Milet, die gewaltige Pflanzstadt so vieler Kolonien bis an das Schwarze Meer, lag an der See; der Binnensee, an dem die Ruinen von Herakleia liegen, war eine Bucht, und das Mykalegebirge, damals wohl noch mit dichten Wäldern bestanden, spiegelte seinen langen Rücken im Meer. Alle diese Pracht hat der Fluß in unheimlich schiebender Tätigkeit erwürgt. Die glänzende Reihe der Uferstädte Milet, Pyrrha, Herakleia, Myus, Priene verlor ihr Lebenselement, das Wasser, durch Wasser. Sie verkamen, zerfielen und verschwanden. Eine ist aber wieder auferstanden, in Schutt und Trümmern zwar, aber doch insoweit, daß wir, so wie etwa aus Pompeji, aus ihren Überresten ablesen können, wie eine Stadt der späteren Griechenzeit ungefähr ausgesehen haben mag. Das ist Priene am südöstlichen Abhang des genannten Gebirges.

Priene, das die Engländer erst bearbeitet — die wertvollsten Funde sind in London — und das die Deutschen dann mit wissenschaftlicher Treue zum großen Teil ausgegraben und aufgenommen haben, ist nun keine alte allmählich gewordene Stadt, sondern eine gegründete, in alexandrinischer und hellenistischer Zeit ausgebaute Stadt. Da man aber lange vor Alexander dem Großen von Priene hört, war man erstaunt, von früheren Bauten gar keine Spur zu finden, weder auf dem jetzigen Platz noch in der Nähe, etwa auf dem mächtigen die Stadt überragenden Felsenplateau der Akropolis. So kann man sich vielleicht denken, daß eben der Mäander sie viel früher als die anderen Städte am Golf von Milet von ihrem alten Platz verdrängt hat. Gewitzigt durch die Erfahrung mit dem Fluß mochten die Bewohner die tiefe Lage verlassen und sich auf den Terrassen des Gebirges den Platz gesucht und statt selbst

eine Seestadt zu sein, sich mit dem etwa 6 km entfernten Hafenort Naulochos begnügt haben.

Den Ort und die Stadtgründung nun beschreibt der Leiter der deutschen Ausgrabung, Theodor Wiegand, dem ich in allem Kommenden folge[1]), mit diesen Worten: »Sie fanden in der Mitte des Mykalegebirges gegen Süden eine Felsenwarte und Quellen, zogen einen Mauerring von 15 Stadien und teilten die Stadt der Länge nach in sieben, der Breite nach in fünfzehn parallele Straßen, genau nach den vier Himmelsgegenden gerichtet. Die Stadt fällt vom Fuße der Akropolis in vier Terrassen zur Ebene ab; auf der höchsten liegt das Heiligtum der Demeter, auf der zweiten der Tempel der Athene Polias, und das Theater, auf der dritten, inmitten der Stadt, der Markt und das Asklepieion, auf der untersten das Stadion. Die Straßen schließen rechteckige Grundstücke von gleicher Größe ein.«

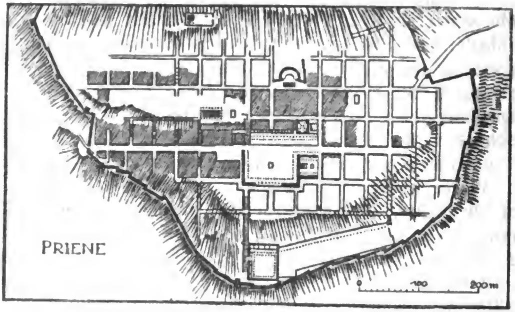
Alexanders des Großen Name ist mit der Neugründung verbunden: die erste Weihinschrift im großen Tempel ist ihm gewidmet; vielleicht hatte man ihm einen Teil der Mittel zu verdanken, die zu dieser ungeheuren Arbeit nötig waren, und die nach unserer Vorstellung von der Finanzkraft einer kleinen Landstadtgemeinde ganz unerhört gewesen sein mußten. Seinen Feldingenieuren vielleicht ist auch die schwierige Aufgabe der Vermessung und Planung zuzuschreiben; man hat ganz den Eindruck einer einheitlich und mit größten Machtmitteln geleisteten Arbeit. War doch die Zeit des starken Bürgertums vorüber. Die Blüte griechischer Kultur lag weit zurück, Perikles war vor hundert Jahren gestorben, und die Entwicklung hatte etwa denselben Weg zur Veräußerlichung, zum Technischen und Wissenschaftlichen genommen, wie in den letzten 100 Jahren unserer Geschichte. So nur ist dieser schematische Stadtplan zu verstehen. Es bleibt

[1]) Th. Wiegand und H. Schrader, Priene. Berlin, G. Reiner 1904.

aber des Schönen und Merkwürdigen noch genug, und dem wollen wir, soweit es in diesen Kreis gehört, nachgehen.

Nach der Regel der alten Stadtgründungen ist die Mauer ringsum zuerst gebaut worden; da fällt nun gleich auf, daß sie in ihrem ganz dem Gelände angepaßten freien Zug, der Stadt und Burg umschließt, nicht den gringsten Zusammenhang mit der geometrischen Stadtanlage selbst zeigt. Wie ein fremdes schlotteriges Gewand liegt sie um den Stadtkörper. Aus schönen Rustikaquadern bis zur Höhe von etwa 8 bis 10 m aufgerichtet, hat sie nur an den gefährdetsten Stellen Wehrtürme; von besonderem Interesse ist die Sägeform, die man gegen die Ebene ganz regelmäßig ausgebildet findet. Die kurzen Seiten der Sägezähne dienen dazu, von oben die Mauer mit Wurfgeschossen und Pfeilen bestreichen zu können. Das Osttor ist zu demselben Zweck durch einen weiten Vorsprung der Mauer und durch Türme besonders geschützt. Dies war die Seite, die den Überfällen der nichtgriechischen Binnenvölker am meisten ausgesetzt war, jedenfalls mehr als das Westtor, das den Weg zur Hafenstadt eröffnete, und wo man denn auch kaum eine besondere Verteidigungsmaßnahme beobachtet. Die Mauer schloß, wie erwähnt, steil an den Südhängen aufsteigend auch die Akropolis ein, ein gewaltiges Refugium für den äußersten Fall, das aber für gewöhnlich lediglich mit einer Militärwache besetzt, sonst aber weiter nicht besiedelt gewesen zu sein scheint.

Nun zum Stadtplan selbst! Die oben angeführte Stelle aus dem Wiegandschen Buch über Priene sagt das Wesentliche: man teilte die Stadt in regelmäßige rechtwinklige Blöcke und ging dabei vom Westtor aus, durch das man die große West-Ostachse legte. Die Unwahrscheinlichkeit, daß ein Angriff von dieser Seite kommen könnte, schien es zu erlauben, dem Eintretenden hier den Blick gleich ins Innerste der Stadt zu öffnen. Der östliche


PRIENE
0
100
200 m

Eingang aber war versteckt, mancherlei Ecken und Winkel standen dem im Weg, der von hier dem Stadtinnern zustrebte. Südlich und nördlich der großen Achse sind je 3 Parallelstraßen gezogen und soweit das Gelände es zuließ durchgeführt. Senkrecht zur Ost-Westachse ist dann die Nord-Südachse durch den großen Altar auf dem Marktplatz gezogen. Sie liegt im endgültigen Stadtplan nicht mehr ganz klar zutag, weil sie teilweise in späteren Epochen verbaut worden ist. Parallel zu ihr sind beiderseits je 7 Querstraßen angenommen, allerdings zum Teil verbaut, zum Teil nur in kleinen Stücken wegen des Geländes durchgeführt.

Die Achsenstraßen wurden gegenüber den anderen durch größere Breite ausgezeichnet, auch die Nord-Südstraße, obwohl ihr Verkehrsbedeutung nicht gut zukommen konnte. Nicht ohne Interesse ist es, darauf zu achten, daß alles dieses Achsenwesen der Blickziele entbehrt, die für die verwandten barocken Stadtanlagen ein Wesentliches ausmachen. Die Achse hat für den Griechen offenbar ganz und gar nicht die ästhetische Bedeutung wie für uns, die wir aus der Schule der Barockkünstler kommen, sondern sie war reine angewandte Mathematik. Auch in der Beziehung der Tempeltore zu den Tempeln selbst innerhalb ihrer Bezirke ist da eine Freiheit, die uns befremdlich vorkommt. Erst die Römer schließen an alte ägyptische und orientalische Vorbilder an. Was höher zu setzen ist, wäre eine heikle, vielleicht aber überflüssige Frage. Daß in der intellektualistisch gestimmten Zeit des griechischen Verfalls die Theorie gerade auf den Stadtbau den größten Einfluß geübt hat, entnehmen wir der Literatur, aber wir sehen da auch, daß die Theorie schon damals die Farbe, die ihr Goethe zuweist, verdient hat. Der eine verlangt, daß die Straßen schnurgerade genau in der Richtung der herrschenden Winde liegen sollen, damit diese Staub und Dunst herausfegen können, ein anderer

aber warnt vor dieser Lage, weil die Winde Krankheiten mitbrächten, jeder eine andere. Im allgemeinen ist aber gerade für die hellenistische Spitzfindigkeit die Abstraktion im Städtebau, d. h. die Regelmäßigkeit eigentümlich. So bestaunt ein später Grieche das Städtchen Nicäa in Bithynien mit den Worten: Der Umfang der Stadt ist viereckig und mißt 16 Stadien (2,7 km). Sie hat 4 Tore und liegt ganz eben; die Straßen sind nach der Schnur gerichtet mit rechten Winkeln, so daß man, wenn man sich auf einen bestimmten Stein der Mitte des Gymnasiums gegenüber niederläßt, alle 4 Tore sieht.

Ganz so war es nun in Priene nicht, das Gelände ist da nichts weniger als eben und so ist in der Straßenführung Mannigfaltigkeit genug. Die Ost-Weststraße steigt vom Westtor bis zum Markt um etwa 33 m auf eine Länge von nur 250 m, das ist etwa 13% im Ganzen. Teilstrecken sind noch steiler. Auch die anderen West-Oststraßen sind so mit konvexem Längenprofil über den Berg gelegt und verstoßen damit also gegen eines unserer wenigen Gesetze, die nicht angezweifelt zu werden pflegen. Boten diese Straßen dem Verkehr — an großen Wagenverkehr braucht man nicht zu denken — recht erhebliche Schwierigkeiten, so waren die Querstraßen noch unbequemer. Sie rennen blindlings gegen den Berg an; in fast allen mußte man Staffeln anwenden. In der Treppenstraße hinab zum unteren Gymnasium ist ein Höhenunterschied von rd. 40 m durch eine Staffel von 120 m Länge überwunden. Das ergibt noch das sehr günstige Verhältnis 1:3, und überdies verkehrten da Knaben und Jünglinge. Aber die Treppe zum Athenatempel, die ungefähr 14 m vom Markt aufwärts zu überwinden hatte, mag manchen älteren Herrn zum Umweg ums Rathaus veranlaßt haben. Der Höhenunterschied zwischen dem Demetertempel oben und dem Stadion unten ist gerade 100 m. Lustig waren übrigens diese Steilstraßen, weil man durch sie immer hinaus über den Golf

von Milet bis hinüber an den Berg Latmos sehen konnte. Wenn nicht gerade die Mittagssonne in ihnen stand, mochte in der Vormittags- und Nachmittagshitze die durch diese Kanäle aufsteigende Seeluft und des Abends die herabfallende Bergluft angenehm genug gewesen sein. Zu den Rätseln, die uns das Altertum aufgibt, gehört übrigens die Tatsache, daß die Ost-Westrichtung dieser Stadtanlage von der astronomisch genauen nur um kleinste Bruchteile abweicht. Was hatten die Herren Ingenieure für Instrumente? Oder ist das ein Zufall?

Und was für Mittel und Arbeitskräfte hatte die kleine Landstadt aufzuwenden, um diesen spröden Boden zu bearbeiten! Der Nachteil der regelmäßigen Stadt auf unregelmäßigem Gelände blieb natürlich nicht aus; es waren bedeutende Materialbewegungen nötig, um die Flächen für Markt- und Tempelbezirk, Gymnasion und Stadion herzurichten. Große Massen von Fels mußten abgearbeitet, gewaltige Stützmauern zum Schutz der aufgefüllten Teile aufgerichtet werden, bevor überhaupt erst an das Bauen zu denken war. Daß das abgearbeitete Steinmaterial gleich wieder für den Zweck des Aufbaues Verwendung finden konnte, mag die Arbeit erleichtert haben, und außerdem sparte man auf große Strecken das Pflaster, weil der geflächte Fels diesen Dienst versah. Im übrigen wurden Straßen und Plätze nicht gerade mit ängstlicher Sorgfalt aber ausreichend exakt mit gerillten Steinplatten belegt. Marmor, Marmorbreccien und Tuff gab das Material hierzu und für die Bauten. Daran war kein Mangel.

Was aber haben die Prienenser da gebaut? Ob sie mit ihren Tempeln und Hallen angefangen haben oder mit den Wohnhäusern, wird nicht zu entscheiden sein. Man kann aber annehmen, daß innerhalb kurzer Zeit die wesentlichen Bauten fertig waren; dafür sprechen gewisse technische Übereinstimmungen, die unsere Gelehrten


PRIENE

feststellen konnten. Nicht aber ist daran zu denken, daß alles, was nun ans Licht des Tages gefördert wurde, aus der Zeit Alexanders sei, vielmehr haben die Geschlechter der nachalexandrinischen, der hellenistischen und der römischen Epoche noch das ihre hinzugefügt. Und selbst aus mittelalterlich-byzantinischer und aus türkischer Zeit finden sich späte Zutaten. Die Einteilung durch die Straßen ergab gleiche Quartiere von 160 Fuß nordsüdlicher und 120 Fuß ostwestlicher Ausdehnung; wo man es für Tempelbezirke oder den Marktplatz für nötig erachtete, wurden gelegentlich 2 solche Rechtecke in eins zusammengenommen. Etwa 80 aber sind dem Wohnhausbau vorbehalten, und zwar so, daß in den meisten Fällen je 4 Bauplätze aus einem Rechteck durch kreuzweise Halbierung gebildet worden sind. Manchmal drängen sich aber auch mehr zusammen, so daß man etwa fünf als den Durchschnitt einsetzen kann und somit $80 \times 5 = 400$ Wohnhäuser errechnet. In Priene scheinen keine Mietshäuser existiert zu haben; man kann auch kaum auf sehr zahlreiche mehrgeschossige Bauten schließen. Vielmehr gruppierten sich die Räume des Hauses meist zu ebener Erde um einen offenen Hof in der Weise, daß ein Hauptraum, der Oekus, in dem Gäste empfangen, geschmaust und geopfert wurde, sich hinter einer offenen Vorhalle, der Prostas, gegen den Hof öffnete. Neben ihm lagen Schlafräume und an den andern Seiten des Hofes je nach Vermögen weitere Gemächer. Das Merkwürdige an diesen Häusern aber ist, daß der Eingang beinahe absichtlich versteckt war. Fast nie trat man von der Hauptstraße direkt in das Innere, sondern der Eingang lag entweder an einer stillen Seitengasse, oder er leitete durch einen langen Gang an den Räumen vorbei zum Hof und von da erst zu den Innenräumen. Fenster gab's fast überhaupt nicht. Um ein Grundstück rentabel zu machen, waren hie und da an den Hauptstraßen Läden eingebaut, die aber mit dem Hausinnern

gar nicht in Verbindung standen. Die Neugierde, die uns veranlaßt, alle Fronten mit Fenstern zu durchbrechen, lag dem Griechen nicht. Die Frau war sehr häuslich, fast im Sinne der heutigen Orientalin; der Mann aber brauchte die Fenster nicht, um zu sehen was in der Welt passierte, er war selbst immer draußen, als Handwerker vor der Tür, als Kaufmann unterwegs, als Bürger aber auf dem Markt. Das ist der fundamentale Unterschied der antiken und auch noch der heutigen südländischen Stadt, und unserer modern-nordischen, daß man dort auf der Straße lebt — die piazza kann heute noch Krieg und Frieden machen —, während unser Gemeinwesen ganz aufs Leben im Haus zugeschnitten wird — und das von Jahrhundert zu Jahrhundert mehr. Es lohnt sich kaum mehr, Städtebaukunst zu treiben.

Aber zurück zum Prienischen Haus! Ihm wie dem griechischen Wohnhaus überhaupt ist eines eigentümlich: es ist zugleich auch das unmittelbare Vorbild des Göttertempels: Wie der Oekus mit seiner Prostas zum Hof steht, so steht die Tempelcella, der Naos mit seinem Pronaos im Tempelbezirk. Der Gott wohnt darin, wie der Grieche in seinem Haus: für die Bedeutung des Tempels im Stadtbild keine gleichgültige Tatsache. Der Tempel nämlich ist kein Aufenthalt für die große Masse der Gläubigen, wie das in der christlichen Kirche Brauch und Notwendigkeit wird. Vielmehr geschieht aller Kultus, an dem das Volk teilnimmt, im Hof vor dem Tempel. Unter den Tempeln von Priene ist nur einer, der größere Maße aufweist, alle anderen würden wir als Kapellen ansprechen. Dieser eine aber, der der Athene geweiht ist, ragt prächtig heraus allein schon durch seine Lage auf einer Terrassenkante unmittelbar über dem Herzen der Stadt. Er gilt als ein Schulbeispiel der kleinasiatisch-ionischen Baukunst. Einheitlich und mit größter Sorgfalt ist er sicher in einem Zug fertiggestellt worden im Gegensatz zu dem ungleich ge-

waltigeren Apollotempel drüben in Didyma, an dem Jahrhunderte gebaut haben, ohne daß er richtig fertig geworden wäre, genau so wie unsere gotischen Riesendome.

Mögen also unsere Tempel von Priene bescheideneren Umfangs gewesen sein, so staunen wir doch wie vor einem Unbegreiflichen, wenn wir die Heiligtümer zusammen mit den andern öffentlichen Bauten und Anlagen ins Auge fassen. 80 Baublöcke hat man gezählt, jeden durchschnittlich zu 5 Wohnhäusern, und das Wohnhaus mit 10 Inwohnern gerechnet gibt nicht mehr als 4000 Einwohner innerhalb der Stadtmauern. Man bedenke, was eine Landstadt dieser Einwohnerzahl bei uns an öffentlichen Gebäuden aufweisen kann. Ein Rathaus, eine Kirche, oder auch zwei, eine Schule und etwa noch ein Gerichtsgebäude im besten Fall. Und dort? Viel mehr als die Hälfte der ausgegrabenen Fläche ist von den heiligen und öffentlichen Bezirken eingenommen. Von welcher Höhe der gemeinsamen Interessen zeugt dieser Umstand!

Außer dem der Stadtbeschirmerin Athene ist ein wahrscheinlich älteres Heiligtum hoch am Felsen der Demeter und ihrer Tochter, ein anderes am Markt dem Asklepios errichtet. Den neuen egyptischen Göttern, Sarapis und Isis, entsteht in hellenistischer Zeit ein Heiligtum mit einem jener gewaltigen Altäre, deren Dimensionen unserer Vorstellung Rätsel aufgeben, auf der Terrasse, die die östliche Stadt beherrscht.

Kern und Glanzpunkt aber der ganzen Stadt ist der Marktplatz, ein von Säulenhallen umgebener Raum von stattlicher Größe (65 × 75 m), der Festsaal und das Museum der Gemeinde. Um alles Unschöne von ihm fernzuhalten, hat man für die Lebensmittel einen kleinen Verkaufsplatz nebenan eingerichtet, wo noch die großen Marmortische zu sehen sind für die Auslage von Fisch und Fleisch. Die besseren Geschäfte, vor allem wohl auch die Geldwechsler und Großkaufleute, hatten ihre Büros unter den Säulen-



hallen. 30 solche Kammern etwa zählt man da. Die nördlich den Markt abgrenzende und ihn ostwärts an Länge wesentlich übertreffende Halle ist anderer Art. Sie liegt um 6 Stufen höher als der Markt, sie ist zweischiffig, die *ἱερὸ στοά*, die Ruhmes- und Ehrenhalle der Bürger. Ihre Wände sind bedeckt mit Urkunden. Im Hintergrund amtieren Richter und Beamte in ihren Zellen. Von dieser Halle gelangte man unmittelbar zu zwei dahinterliegenden Bauwerken, die wir zusammen etwa ein Rathaus nennen würden, zu dem Ekklesiasterion und dem Prytaneion. Ersteres ist nichts anderes als ein kleines Amphitheater mit viereckigem Grundriß, der Beratungsraum der Bürgergemeinde, und letzteres das Stadthaus mit dem Herd des ewigen Feuers, wo die ganz offiziellen Festessen abgehalten werden, während größere Speisungen in der Nordhalle selbst stattgefunden haben mochten.

In der dritten Blockreihe nördlich vom Markt liegt das Theater, etwa 1½ Blockbreiten einnehmend, in gebührender Entfernung vom Lärm des Marktes, da wo die stilleren Viertel der Vornehmen sich hinziehen. Im Süden aber, ganz an der Stadtmauer, finden wir den großen Säulenhof des neuen Gymnasion mit der langen Bahn des Stadion. Ein Abtrag des Felsens um 9 m war nötig, um die Fläche des Bauplatzes für das Gymnasion zu gewinnen. Die Größe des freien Hofraumes in ihrem Verhältnis zu den Schulräumen ist ein anderes Bild, als wir von unseren Gymnasien gewohnt sind. Die Einrichtungen sind aber auch wohl sehr verschieden gewesen; die Körperpflege hatte die gleiche Bedeutung wie die des Geistes. Den unmittelbarsten Eindruck davon gewinnen wir aus dem merkwürdig gut erhaltenen Waschraum, aber auch daraus, daß die große Laufbahn mit dem Gymnasion in unmittelbarer Verbindung stand. Diese nun ist im Stadtplan eine besondere Merkwürdigkeit insofern, als sie, abgesehen von der Verteidigungsanlage hinter dem Osttor die einzige

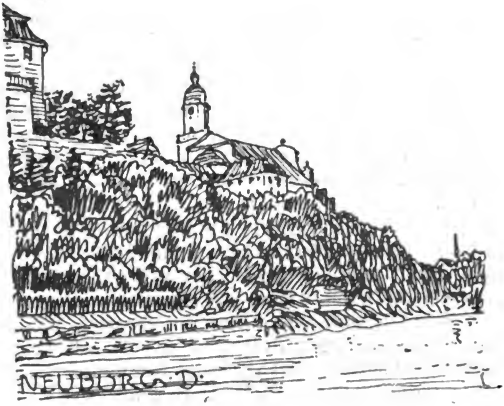
aus dem rechtwinkligen System herausfallende Bauanlage darstellt. Man mußte sich bei seinem Bau an die bestehende Stadtmauer halten und bog die Achse deshalb gegen Norden ab. Daraus ist zu entnehmen, daß das Stadion nicht in der ursprünglichen Stadtplanung vorgesehen war. Vielleicht tat man das auch gern deshalb, weil bei reiner Südlage der langen Sitzreihen die Zuschauer vom blitzenden Spiegel des Meeres unangenehm geblendet worden wären. So aber lag vor ihnen zur Zeit der Erbauung wohl schon festes Land. Mindestens 3000 Personen hatten auf den Sitzreihen Platz. Wenn die frühere Berechnung der Einwohnerzahl stimmt, so blieben nicht viel Leute zu Haus, wenn hier die Jugend im Wettkampf lief. Die Zeiten, wo den Frauen bei schwerster Strafe das Zusehen bei den gymnastischen Übungen der jungen Leute verboten gewesen ist, war vorüber, wie denn überhaupt mancherlei Sitten aufgekommen waren, die mit der gerühmten Kalokagathia der Griechen sich nicht mehr vereinbaren läßt. Davon ist ein besonderes Zeugnis auf dem Markt zu sehen, wo man dichtgedrängte Reihen von Denkmalbasen und Fundamente von solchen aufgefunden hat. Längs der Hallen und längs der Ost-West-straße, fast über den ganzen Marktplatz weg, aneinandergereiht, standen da Figuren aller Art. Früher wurden wohl auch hier und dort an passender Stelle Weihgeschenke an die Götter oder Heroen aufgestellt. Jetzt aber war es Mode geworden, daß man sich gegenseitig in einer Weise fetierte, von der selbst wir in unserer liebedienerischen Zeit keine Vorstellung haben. Reiche Leute, darunter wohl auch solche, die man heute mit dem Namen Kriegsgewinnler belegen würde, stifteten für diesen und jenen gemeinnützigen Zweck große Summen, gelegentlich auch nur eine allgemeine Volksspeisung. Dafür hat man ihr Bildnis aufgestellt, und nicht nur einmal, sondern in Marmor da, in Bronze dort. Auch als gemaltes Porträt wurde es in der Nordhalle aufgehängt. Oder ein anderer

Reicher bestimmte in seinem Testament, daß seine Erben ihm auf dem Markt ein Denkmal setzen müßten. Gleichsam um die Tatsache mit einem praktischen Zweck zu bemänteln, hat man diese Bilder oft auf der Rücklehne von Bänken aufgestellt. So entstand dieses Gewimmel von Figuren, stehenden, sitzenden, reitenden, das uns in unserer anerzogenen Vorstellung von der maßvollen Schönheit der Antike gewaltig bedrängt. Nicht etwa die Bürger von Priene allein waren auf dieser Stufe des Geschmacks angelangt, sondern überall im späteren Griechenland stoßen wir auf das gleiche Bild, das uns einigermaßen an die Greuel unserer vollgestellten Friedhöfe gemahnt, freilich mit dem Abmaß, daß die Griechen doch wohl einen anderen Durchschnitt zustandegebracht haben mögen.

Wir hätten als Techniker eine sehr unvollständige Vorstellung der Stadt, wenn wir uns nicht noch einen Augenblick mit der Wasserversorgung beschäftigen wollten. Die Nähe ausgiebiger Quellen hoch oben im Gebirg war bei der Platzwahl für die Stadt sicher ausschlaggebend. Mit einer sehr sorgfältig ausgeführten Leitung von 2000 m Länge wird das reichliche Wasser der Quelle zur Stadtmauer geführt. Hinter dieser wird das Wasser in Klärbecken von Sinkstoffen befreit und dann verteilt bis in die fernsten Gassen und bis in viele Häuser. Die Tonrohre von unterschiedlichen Massen, durchschnittlich 50 cm lang und 10 bis 15 cm lichten Durchmessers mit Muffen verbunden, sind in Kanälen verlegt, die in den Felsen eingehauen oder durch Steinplatten hergestellt wurden. Bei dem starken Gefäll — zwischen dem Klärbecken bei der Stadtmauer und dem Markt sind 60 m Unterschied — stand die Leitung unter hohem Druck; um so auffallender ist es, daß man fast keine geformten Abzweigungsstücke gefunden hat. Vielmehr waren die Rohre mit schrägem Schnitt stumpf aneinander gestoßen und mit einem feinen Kalkmörtel verbunden.

Das reichliche Wasser der Leitung diente zugleich als Vorflut für die Kanäle. Das Meteorwasser wurde in der Hauptsache in den offenen Gossen abgeleitet; 40 cm tief und 40 cm breit durchziehen sie die Straßen, nicht anders als jene offenen Stadtbäche, die wir in schwäbischen Städten, z. B. in Reutlingen, noch heute sehen. Andere Kanäle wieder waren mit Steinplatten gedeckt und dienten der Beseitigung des Schmutzwassers.

Daß solche Anlagen mit Sorgfalt nicht nur gebaut, sondern vor allem auch unterhalten werden mußten, wenn aus ihnen der erhoffte Segen für die Stadt entstehen sollte, ist klar; man kann sich denken, daß strenge Vorschriften gegeben waren, um die Wasserleitung mit den vielen öffentlichen Brunnen und die Kanalisation instandzuhalten. Aus Priene ist nichts Besonderes darüber bekannt geworden; wir machen deshalb eine Anleihe bei Pergamon, wo die Polizeivorschriften für die Reinhaltung der Wege, der Brunnen und Kanäle aufgefunden worden sind. Es handelt sich da allerdings um eine königliche Residenzstadt, und es ist zweifelhaft, ob die freien Leute von Priene sich es so glatt gefallen hätten lassen, wenn ihnen dafür, daß sie an einem öffentlichen Brunnen Kleider oder Geschirr wuschen, nicht nur eine Geldstrafe auferlegt, sondern auch noch Kleider und das Geschirr konfisziert worden wären; oder daß, wenn einer bei einem Neu- oder Umbau die Straße als Werkplatz benutzen wollte, er schon für den Versuch mit 5 Drachmen bestraft worden wäre, oder daß jeder Bürger den Zustand seiner Hauswasserversorgung von der Polizei kontrollieren lassen mußte. Das weiter auszuspinnen wäre wohl interessant genug, zu unserem Thema aber vom Städtebau gehört es nicht mehr, und so sei dieser Ausflug in eine fernvergangene Zeit abgeschlossen, wie ich denke mit dem Ergebnis, daß wir den Satz bestätigt fanden: alle Form im gesunden und guten Städtebau ist Ergebnis und Spiegel des Lebens.


NEUBURG·D·

Sechster Vortrag.

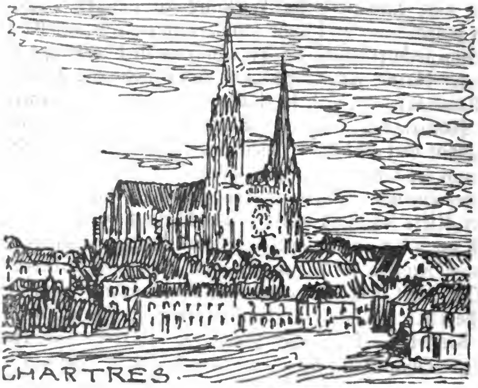
Trotz aller Gebundenheit fanden wir in Priene große künstlerische Freiheit und die stärkste Ausnutzung der örtlichen Gegebenheiten. Wie die dominierenden Bauten auf die Höhen gesetzt und die Fläche des Marktes auf die Plattform aufgelagert ist, das läßt ein Grundgesetz der Architektur und des Städtebaues im besonderen spüren: Alles was die Natur liefert, soll nicht verwischt, sondern ausgebildet, gesteigert werden; die Höhe soll erhöht, die Fläche noch mehr geflächt werden. Nicht im Kontrast zur Natur ruht die Stärke der Baukunst, sondern nach einem höheren Sinn in der Einpassung. Die Prüfung nach diesem Satz gibt einen Maßstab, der allerdings eine große Menge von neuzeitlichen, auch an sich guten neuzeitlichen Schöpfungen schlecht bestehen läßt. Das Herausfallen ist geradezu Selbstverständlichkeit geworden. Ein Beispiel: Wenn die Alten an einer aufsteigenden Berglinie eine Kapelle oder eine Burg zu bauen hatten, so lassen sie den Kontur des Bauwerks oder der Gruppe immer mit der Berglinie steigen, d. h. sie setzen den Turm der Kapelle und den Bergfried nach rückwärts. Mag sein, daß dafür praktische Gründe in erster Linie maßgebend waren, aber das ist eben das merkwürdig Tiefe, daß die letzten Schönheitswirkungen mit den letzten Zweckgründen nie in Widerstreit sind. Der Neuere aber wird ohne langes Besinnen den Turm seiner Kirche gegen das Tal setzen und so die schärfste Kontrastwirkung hervorrufen, die zu denken ist. Er will ja herausfallen, auffallen; das liegt in der Zeit, in dem Subjekt.

Einmal auf diese Unterschiede aufmerksam gemacht, erkennt man meilenweit nur am Zug des Umrisses ein neues

Bauwerk von dem alten. Der Wechsel der Gesinnung geht weit zurück, er liegt in der Barockzeit, aber zur konsequenten Roheit hat sich die Entwicklung erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gewendet.

Fernab sei die Meinung, daß der Kontrast an sich im Städtebau vermieden werden solle. Ohne ihn ist überhaupt kaum eine künstlerische Wirkung zu denken. Kontrast ist in jedem aus der Ebene aufsteigenden Körper, Kontrast ist schon jede tektonische Regelmäßigkeit überhaupt gegenüber der Natur, jedes Artefakt. Aber nicht die Aufstellung des Kontrastes an sich ist Kunst, sondern die Bewältigung alles Kontrastierenden zur Einheit — die Auflösung der Dissonanz erst gibt die Befriedigung. Die Einheit im Städtebau nun ist ein schwierig zu fassendes Problem. Ein Dorf mit seinen flach hingelagerten Dächern und dem Turm in der Mitte ist ohne weiteres als Einheit zu erkennen, zugleich auch als das schönste Beispiel des zur Harmonie aufgelösten Kontrastes. Das gilt vom konvexen äußeren Bild der Ortschaft, wie vom konkaven der Dorfstraße, in der die Kirche alles ringsum zur Einheit zwingt. Sie zwingt, sage ich. Sie ist die Dominante, der *εἷς βασιλεύς* des Homer. Also die Dominante ist es, welche die harmonische Einheit herstellen kann. Wie im Dorf die Kirche, so ist es mit der Burg, die über dem Städtchen thront, selbst im größten Maßstab wiederholt sich die zusammenzwingende Kraft der Dominante; denken wir an die Wirkung der Kathedralen dieses Landes, denken wir an die Akropolis von Athen!

Hier nun sei eine Einschaltung erlaubt! Der Kirchturm im Dorf, auch die hochstrebende Kathedrale in der nordfranzösischen Stadt dominieren als Kontrast, der Tempel der Akropolis ist kein Kontrast gegen die breitgelagerten Häuser der antiken Stadt, er ist ihnen formverwandt, ähnlich. Also kann auch die Ähnlichkeit dominieren, wenn sie der Masse nach oder durch inneren Gehalt überlegen ist. Die ähnliche Form sprechen wir demnach als ein dem


CHARTRES.

Kontrast koordiniertes Kunstmittel an. Und diese Unterscheidung gibt uns noch eines zu denken: zeichnet irgend etwas besser Geist und Natur des Zeitalters und des Volkes, als der Unterschied, den wir hier zwischen der Antike und dem Mittelalter gemacht haben? Die Götter Griechenlands waren auch von dieser Welt, ihre Häuser sind Häuser wie derer, die sich aus ihrem Geschlecht zu sein rühmten. Das Christentum aber betet zu einem Gott, der Herr und Gegensatz der irdischen Dinge ist. Er wohnt nicht in dem Haus, das die Menschen für sich zu seiner Verehrung bauen; das Gotteshaus steht im Kontrast zu den Wohnungen der Menschen. *Saxa loquuntur*; die Architektur ist der unerbittlich klare Spiegel der Menschheit.

Das wollen wir im Gedächtnis behalten; wir begegnen dem Gedanken wieder.

Dem inneren Glaubensunterschied allein ist, was hier als Gegensatz zwischen Antike und Mittelalter gezeigt wurde, nicht allein zuzuschreiben. Die nordischen Völker mußten — nicht nur im Mittelalter — des Formkontrastes sich häufiger bedienen wie die Südländer, weil ihre matte Sonne und dicke Luft diese stärkeren Akzente fordert, die im sonnigen Süden mit seinen ungleich stärkeren Licht- und Schattenwirkungen gar nicht nötig sind. Deshalb wirken antikische Bauten bei uns allenfalls im Hochsommer gut. Dreiviertel im Jahr aber brauchen wir die uns anerzogene umfangreiche Decke gelehrter Bildung, um unser frostiges Unbehagen diesen Dingen gegenüber einzuhüllen. Doch zurück zum Problem der Einheit im Städtebau!

Im Dorf, beim Städtchen mit der Burg, auch noch bei der Stadt mit dem Dom ist die Einheit durch eine Dominante leicht herzustellen. Wie aber ist's im größeren Gemeinwesen, da wo ein halbes Dutzend Kirchen emporragen, wo Theater, Museen, Schlösser ihre Wirkung tun und wo das Wohnhaus unendlich verschiedene Formen annimmt? Aus großer Entfernung ist das Bild einer solchen großen Stadt


LVNEBVRG

stattlich und jedes ein wenig anders, aber doch vom selben Typ, so daß keines herausfällt. Alle aber neigen sich und sind untertan dem mächtigen Turm, nichts ohne ihn, mit ihm eine Einheit von solcher Vollkommenheit und Abgerundetheit, daß dem Zauber des Bildes sich kein sehender Mensch entziehen kann. *Saxa loquuntur*: ein Volk, reich an individueller Verschiedenheit, aber taktvoll genug, diese Verschiedenheit nicht aufdringlich darzustellen; selbstbewußt und frei einer neben dem andern, alle zusammen aber im Banne einer großen Idee — so ist das Mittelalter.

Wir schreiten durch eine lange Allee. Niedere Häuschen, einzeln verstreut ohne Zusammenhang zu beiden Seiten. Jetzt öffnet sich der weite Platz, in der Achse das Schloß des Fürsten, im großen Halbrund die Pavillons der Hofbeamten: eine absolute Einheit, in der alles in dienendem Bezug zum Hauptgebäude steht. *Saxa loquuntur*: kein Volk mehr; der autokratische Fürst duldet dergleichen nicht in seiner Nähe. Nur wenig Privilegierte umstehen in vornehmen Abständen den Thron. Von der entschieden nationalen Richtung des Mittelalters ist man längst abgekommen; der Architekt des Hofes ist Welscher, und Damen und Herren parlieren französisch. Ein unerbittlicher Spiegel ist die Architektur!

Wollen wir im modernen Stadtteil Einheiten suchen? Wir finden keine. Allenfalls, daß ein Haus für sich einheitlich ist, manchmal nur ein Portal, ein Erker; wir sind damit schon zufrieden. Schon das offene Bausystem, von der Behörde vorgeschrieben, macht jedes Streben nach Einheit illusorisch. — Was sehen wir? Eine zerrissene, hart sich bedrängende Masse; jedes Haus im offenen Konkurrenzkampf mit seinen Nachbarn. Nicht nur das: jedes Haus in Teile zerfallend, von denen jeder dem andern das Dasein verekelt.

Öffentliche Gebäude versuchen wohl einmal, Kern und Seele einer Einheit zu werden. Aber sie finden nicht die



Häuser, die ihnen untertan sein wollten. Jedes ist sich selbst Endziel. Treten zwei öffentliche Bauten zueinander, so vergessen auch sie, daß es möglich wäre, sich dem andern unterzuordnen um einer Einheit willen. So steht das Künstlerhaus in München neben der Synagoge, ein harter Konkurrent neben dem andern, jedes für sich ganz gewiß ein guter Bau. Der Beschauer aber läßt sich durch die Kompliziertheit des Eindrucks verleiten, das für ein höchst malerisches Bild zu erklären. Große Einheiten sehen können und machen können, scheint uns versagt zu sein. — Ich zaudere, meinen Spruch von den redenden Steinen zu wiederholen. Sind wir das, was uns der unerbittliche Spiegel zeigt? Sind wir eine Menge — eine Menge, kein Volk — hart sich stoßender, eigensüchtiger Individuen, ohne Takt, ohne einen einigenden großen Gedanken?

Wir waren es. Aber ich hoffe, wir werden es nicht mehr sein; meine Hoffnung gründet sich auf eine innere Wandlung, auf die Erkenntnis von der Notwendigkeit, sich der Gesamtheit unterzuordnen, und auf die Erkenntnis der möglichen Schönheit solcher Unterordnung. Ich gründe sie aber nicht auf Zwangsmaßregeln. Es hieße doch den Teufel mit dem Beelzebub austreiben, wenn die Zuchtlosigkeit durch die Unaufrichtigkeit verdrängt werden sollte. Fürchten wir den unerbittlichen Spiegel! Er wird es nicht verhehlen, wenn von Polizei wegen nun die Häuser gleich gemacht, hohle Einheiten herbeigezaubert werden. Gut Ding will Weile, und die bessere Gesinnung der Jugend, die geläutert von Eigennutz und befreit von Strebertum aus dem Feld heimkehrt, soll Zeit haben, sich in baukünstlerische Taten umzusetzen — ohne polizeiliche Reglementierung.

So viel wir nun von der Einheit gesprochen haben, als Kunstgesetz darf sie nicht ausschließlich und alleingültig genommen werden, wie denn überhaupt solche Versuche, aus Kunsterfahrungen resultierende Regeln zu ziehen, immer damit zu rechnen haben, daß eine andere Zeit, ja

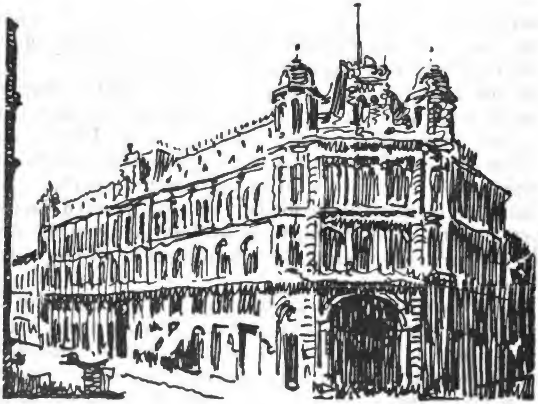
ein anderes Individuum andere Regeln gewinnt oder für die wichtigeren hält. Für uns ist das Streben nach einheitlich-ruhiger Wirkung zweifellos deshalb so vordringlich geworden, weil wir in dem Gegenteiligen, in der aufgelöst-zerstreuten Wirkung auf einem Punkt angelangt waren, der unter das Maß künstlerischer Arbeit überhaupt längst herabgesunken war.

So ist's mit einem zweiten theoretischen Versuch, der verwandte Bahnen einschlägt, das ist die Forderung der Klarheit — nicht nur im ganzen, die sich ungefähr mit der Einheit decken würde, sondern durch alle Einzelheiten. Die Klarheit des tektonischen Zusammenhalts, wie die Zusammenfassung zu Einheiten, sind gleicherweise nur Mittel, die die Auffassung des Kunstwerks erleichtern. Ein Beispiel dafür, wie wichtig die Klarheit, die Übersichtlichkeit im Städtebau ist, möge die Wahrnehmung bieten, daß man bei der Anlage von Straßen kein konvexes Längenprofil machen sollte, d. h. eine gerade Straße, die so über eine Bodenerhebung gelegt ist wie, etwas übertrieben ausgedrückt, der Gurt über den Pferderücken, wird nie befriedigend wirken. An die Hauptstraße von Priene sei dabei erinnert. Grund dafür ist, daß, von unten gesehen, die Bauwerke, die oben an der Straße oder in der Achse stehen, ohne Fuß sind; der Zusammenhang der Dinge ist unklar. Dagegen ist die konkav liegende Straße vom Anfang bis zum Ende übersichtlich und gibt die beste klarste Form, die sich denken läßt.

In diesem Zusammenhang möge auf etwas zurückgegriffen werden, was früher ganz im allgemeinen angedeutet worden ist. Man sprach davon, daß der rechte Winkel an sich die natürliche erste Stufe allen architektonischen Schaffens ist: das Ordentliche des Artefakts gegenüber dem Ungeordneten der Natur. Auch diese Ordnung nach einem rechtwinkligen Koordinatensystem ist ein Weg zur erleichterten Vorstellung und Kunstauffassung. Deshalb ist es so

bedenklich, dies System mit schräg gestellten Flächen und Körpern zu durchbrechen. Die Eckabschrägungen habe ich schon gerügt, jetzt wird ihre üble Wirkung erst recht verständlich. Nun begegnen wir im modernen Stadtbau merkwürdig oft dem breitabgeschrägten Winkel, dessen Halbierungslinie dann die Hauptachse einer anspruchsvollen Architektur wird. Nichts kann mehr zu der bedauerlichen harten Zerrissenheit der Stadtbilder beitragen als diese Diagonalachsen, die der Einheitlichkeit des rechtwinkeligen Koordinatensystems gewaltsam entgegenarbeiten. Wer sich der Herrschaft eines solchen Systems nicht entzieht, kommt dann von selbst zu dem natürlichen Resultat, daß er einer Baueinheit immer ein Vorn und ein Hinten, ein Rechts und ein Links gibt, kurz ein Gesicht und nicht ein Gesicht nach zwei oder mehr Seiten. Darin fehlt die Mehrzahl aller Neubauten, besonders der sogenannten Monumentalbauten. Ist da nicht wieder ein Anklang an den *εἷς βασιλεὺς* des Homer zu vernehmen? *Οὐδὲν πολυκοιρανία.*

Also schließt nun vielleicht einer, wird die absolute Herrschaft der geraden Linie, die Achsenarbeit um jeden Preis gepredigt. Nein! Der rechte Winkel vielleicht, der sollte wohl herrschen (er muß nicht gerade 90^0 haben); allein im übrigen kenne ich kein Dogma. Wenn aber jemand sich zum Dogma der geraden Linie und der Achse bekennt, so fordere ich mehr Gewissenhaftigkeit, mehr Folgerichtigkeit, als es jetzt selbst in den besten Kreisen zum guten Ton gehört. Die Achse in dem schulmäßigen Sinn, wie er uns eingelernt ist und wie er durch die gedankenlose Anwendung in jedem Fall recht wertlos geworden ist, kennt die Antike kaum. Die hellenistischen Städte haben wohl gerade Straßen und die römische Lagerstadt hat ihren *cardo* und *decumanus*, aber das Wesentliche der modernen Achse in der Stadtanlage, das zum *point de vue* in notwendiger Beziehung steht, und das die beiderseits



gleichen Symmetriehälften nicht entbehren kann, das ist erst eigentlich eine Idee der Barockzeit, eine echte Papieridee. Die Triumphe, zu denen die Barocke an dieser Leitlinie geführt worden ist, sind gewaltig — äußerlich, theaterhaft, aber doch als Wirkung ein Letztes. Was nun natürlich und wesentlich dabei ist, daß nämlich die Teile der Symmetriehälften paarweis wieder je eine Querachse liefern, das kann sehr zum Nachteil des Ganzen ausschlagen, wenn eine oder die andere dieser Querachsen so an Bedeutung zunimmt, daß sie die Hauptachse übertrumpft. Ein Beispiel ist die Berliner Siegesallee. Auf dem Königsplatz stößt ihre Achse in der Siegessäule mit der großen Querachse des Reichstags zusammen. Diesem gegenüber soll das Opernhaus errichtet werden. Es ist ein ganz bedenkliches Unternehmen, zwei noch dazu der Masse und dem Wesen nach ganz unkongruente gewaltige Monumentalbauten auf diese Querachse zu stellen. Unvermeidlich müssen diese beiden Massen zueinander und zur Hauptachse der Siegesallee in Beziehung gesetzt werden, die Wirkung der Zusammenhänge wird aber versagen. Ein drittes Bauwerk in der Hauptachse, das Masse oder innere Bedeutung genug hätte, über die beiden andern zu herrschen und so als Dominante die Einheit wieder herzustellen, ist nicht zu denken. Die Siegessäule, auch wenn sie nach Norden aus der Querachse auf den Alsenplatz versetzt würde, wo sie vielleicht besser stünde, würde kaum das *tertium dominans* abgeben können. So rächt sich hier unsere Methode des Stadtbauentwurfs, die auf dem Papier nach dem beliebten Modewort großzügig arbeitet, ohne die Sicherheit, daß die Ausführung Schritt hält. So werden wir aber auch wieder auf unseren Satz von der Notwendigkeit der Einheit zurückgeleitet, denn was hier fehlt, ist diese Tugend. Unsere Vorstellungen von den Pflichten der strengen Stadtanlagen, wie wir sie auf langen Umwegen über die trostlosen Zeiten des schematisierenden

Eklektizismus von der Barocke überkommen haben, sind lax und unsicher geworden. Sie lassen sich auch kaum mehr wieder herstellen, denn eine andere Luft weht heute, als in Versailles, und wenn wir uns zu solchen Dingen quälen, so kommt nichts dabei heraus wie eine Verkleidung, ein Kostümfest. Davon haben wir in der Tat genug nach einem 100jährigen historischen Dienst. Unecht sind zuletzt auch die echtesten Nachahmungen, diese gerade vielleicht am widerwärtigsten.

Ganz von vorne anfangen? Nein, wenn man darunter versteht, daß alle Erfahrung und Überlieferung weggeworfen werden soll. Ja, wenn es so viel bedeutet, wie sich besinnen auf die wirklichen Grundlagen, die realen Gegebenheiten des Städtebaues.

Blicken wir zurück und vorwärts! Wir haben in der hellenistischen Stadt das Spiegelbild der erstarrenden klassischen Welt gesehen, in der mittelalterlichen das kräftige Bürgertum erkannt, durch den Glauben vergeistigt. In der Barocke findet sich die absolute Einheit in der auf eine Person zugespitzten Standesordnung. Was ist das Bild der Epoche, aus der wir kommen; von allem Vorhergehenden etwas, vom Eigenen nur Auseinanderstrebendes.

Hart und ohne Bindung steht Haus gegen Haus — das Bild demokratisch gelöster Ichsucht, des Kampfes aller gegen alle.

Die überladene Geschmacklosigkeit der städtischen Architektur und das gegenseitige Überschreien der Geschäftshäuser — ist das nicht das Protzentum, das uns in Mißkredit gebracht hat, und die öde Geschäftigkeit zweck- und sinnloser Geldwirtschaft?

Die kalte Pracht vieler Staatsgebäude, Kanzlistenkasernen im Kostüm von Herrenschlössern — erkennen wir nicht die übergroße, ihres Endzwecks oft nicht mehr bewußte Verwaltungsmaschine?

Die krassen Unterschiede in der Wohnungsversorgung — liegt da nicht die Wunde der Klassengegensätze offen zutage?

Wir zögern, den Spiegel zu fragen. Und doch geht durch das häßliche Bild ein Leuchten, wie von einer besseren Zukunft. Sehen wir doch da und dort Ortsgebilde erstehen, die ganz die Ruhe der inneren Gesundheit und wenn auch noch schüchtern die Einheit gleicher Gesinnung aufweisen. Nicht Kirchen und Paläste, noch Mietskasernen sind's, sondern Bauten der Arbeit und Ansammlungen von Häusern der Nichtmächtigen. Ist für frühere Epochen unseres Volkes das Signum gewesen Bürgertum und Kirche, für andere undeutsches Herrentum, für die letzte aber schrankenlose Ichsucht, so können vielleicht künftige Geschlechter vom Spiegel, den sie dem Bauwesen des jetzt kommenden Zeitalters vorhalten werden, die soziale und die nationale Gesinnung ablesen. Diese wird sich ihre Dominanten, sie wird sich ihre baukünstlerischen Einheiten schaffen.